"O autor exibe um domínio seguro de sua vasta biblioteca de fontes e evidências para nos oferecer não apenas uma visão da vida no mar em todos os seus aspectos, mas também da mente e do coração do marinheiro comum. O livro também revela a ascensão do capitalismo mercantil na Grã-Bretanha e nos Estados Unidos e sua dependência do comércio marítimo. Acima de tudo, é um texto atraente e de fácil leitura, que envolve o leitor quase tão facilmente quanto uma história de pescador."

— *Lloyd's List*

"O estilo é lúcido, o tom, seguro, a documentação, profissional e econômica. E o livro é levado a uma conclusão triunfante, com dois capítulos soberbos sobre o marinheiro como o 'espírito da rebelião' e como pirata – ou um 'bandido social' no mar. O que distingue a obra de Rediker é seu foco inamovível e isento de sentimentalismo no trabalho e na experiência do homem do mar em seu apertado mundo de madeira."

— E. P. Thompson, *The Guardian*

ISBN 978-65-5632-194-3

Entre o Demônio e o Mar Azul Profundo

Marcus Rediker

Marcus Rediker

Entre o Demônio e o Mar Azul Profundo

Marinheiros Mercantes, Piratas e o Mundo Marítimo Anglo-americano, 1700-1750

Universidade Federal de São Paulo

Reitora Raiane Patrícia Severino Assumpção

Editora Unifesp

Diretora Mirhiane Mendes de Abreu

Conselho Editorial Mirhiane Mendes de Abreu (presidente)
André Medina Carone
Bruno Feitler
Esther Solano
Francisco Foot Hardman
Gabriel Cohn
José Castilho Marques Neto
Letícia Squeff
Mauro Aquiles La Scalea
Paulo Schor
Valéria Petri

Fundação de Apoio à
Universidade Federal de São Paulo

Diretora Presidente Maria José da Silva Fernandes
Conselho de Administração Flávio Tayra
José Leovigildo de Melo Coelho Filho
Superintendente de Publicações Mirhiane Mendes de Abreu

Marcus Rediker

ENTRE O DEMÔNIO E O MAR AZUL PROFUNDO

Marinheiros Mercantes, Piratas e o Mundo Marítimo Anglo-americano, 1700-1750

EDITORA
UNIFESP

"O Aprendiz Preguiçoso Recusado e Enviado ao Mar", gravura de William Hogarth, da série Indústria e Ociosidade, 1747.

Sumário

Lista das Ilustrações 9
Agradecimentos 11
Abreviações 13

Introdução 15
1. O Marinheiro como Homem do Mundo: Uma Volta pelo Atlântico Norte (*c.* 1740) 25
2. O Marinheiro como Trabalhador Coletivo: O Processo de Trabalho no Mar 91
3. O Marinheiro como Trabalhador Assalariado: A Busca por Pagamento Imediato 131
4. O Marinheiro como Alguém que Fala sem Rodeios: Linguagem e Cultura no Mar 169
5. O Marinheiro como "Espírito de Rebelião": Autoridade, Violência e Disciplina no Trabalho 219
6. O Marinheiro como Pirata: Pilhagem e Banditismo Social no Mar 267
Conclusão: O Marinheiro como Trabalhador do Mundo 301

Apêndice A: Marinheiros de Alto-mar por Faixa Etária, 1700-1750 313
Apêndice B: Comércio Inglês, 1650-1750 315
Apêndice C: Salários na Marinha Mercante, 1700-1750 319
Apêndice D: Alfabetismo na Marinha Mercante, 1700-1750 323

Apêndice E: Motim no Mar, 1700-1750 325
Apêndice F: As Cortes do Almirantado e seus Registros 331

Índice Remissivo 337

Lista das Ilustrações

1. "Uma Tempestade com Navios Ingleses Naufragados em uma Costa Rochosa", pintura de Willem Van de Velde II, 1707. (Cortesia do Museu Nacional Marítimo.)
2. "O Emblema do Navio *Wintworth* em um Forte Vendaval Perto de Cape Bonsprance em 14 e 15 de abril de 1701", gravura e aquarela de Edward Barlow. (De "Barlow's Journal, His Life at Sea in East and West Indiamen", Departamento de Manuscritos, Museu Nacional Marítimo; cortesia do Museu Nacional Marítimo.)
3. "Pirata Sendo Enforcado na Execution Dock", gravura de D. Dodd. (Cortesia do Museu Nacional Marítimo.)
4. "Londres – O Tâmisa em Wapping", gravura de John Hood, *c.* 1760. (Cortesia do Museu Nacional Marítimo.)
5. "Mercadores Ingleses em um Porto do Mediterrâneo", pintura de Willem Van de Velde II, 1707. (Cortesia do Museu Nacional Marítimo.)
6. "Uma Vista do Castelo do Cabo Corso" (Castelo da Costa do Cabo), gravura de artista anônimo, *c.* 1750. (Das coleções da Biblioteca Lauinger, Universidade de Georgetown.)
7. "Newman's Best Virginia", cartão comercial de artista desconhecido. (Da Coleção Heal, Departamento de Impressões e Desenhos, British Library; cortesia da British Library.)
8. "Vista de Charleston", antes de 1739, impresso por B. Roberts. (Da Coleção I. N. Phelps Stokes, Biblioteca Pública de Nova York, Fundações Astor, Lenox e Tilden; cortesia da Biblioteca Pública de Nova York.)

9. "Uma Vista Sudeste da Grande Cidade de Boston na Nova Inglaterra na América", gravura de J. Carwitham, *c.* 1735. (Da Coleção I. N. Phelps Stokes, Biblioteca Pública de Nova York, Fundações Astor, Lenox e Tilden; cortesia da Biblioteca Pública de Nova York.)
10. "Uma Vista do Forte George e da Cidade de Nova York a Partir do S[ud] E[ste]", gravura de J. Carwithan, *c.* 1735. (Da Coleção I. N. Phelps Stokes, Biblioteca Pública de Nova York, Fundações Astor, Lenox e Tilden; cortesia da Biblioteca Pública de Nova York.)
11. "Uma Perspectiva Leste da Cidade da Filadélfia", gravura de J. Carwitham, *c.* 1735. (Da Coleção I. N. Phelps Stokes, Biblioteca Pública de Nova York, Fundações Astor, Lenox e Tilden; cortesia da Biblioteca Pública de Nova York.)
12. "A Cerimônia de Imersão nos Trópicos" a bordo do *Duke* e do *Duchess*. (De uma edição do século XVIII de Woodes Rogers, *Cruising Voyage Round the World*; cortesia do Museu Nacional Marítimo.)
13. "O Aprendiz Preguiçoso Recusado e Enviado ao Mar", gravura de William Hogarth, da série "Indústria e Ociosidade", 1747. (Das Coleções da Biblioteca Lauinger, Georgetown University.)
14. "Tripulação do Capitão Anstis Fazendo um Julgamento Falso", gravura artista anônimo. (Das Coleções da Biblioteca Lauinger, Georgetown University.)
15. Caveira e ossos cruzados de "A Voyage to St. Jago" (1684-1686), de Jacob Bevan. (De Sloane Ms. 854, f. 116, British Library; cortesia da British Library.)
16. "A Execução do Major Stede Bonnet", gravura de artista anônimo. (Das Coleções da Biblioteca Lauinger, Georgetown University.)

Mapa: O Mundo Atlântico.
Diagrama: Conexões entre tripulações piratas anglo-americanas, 1714-1726.

Agradecimentos

É com grande prazer que agradeço às muitas pessoas que, ao longo dos últimos dez anos, ajudaram, direta e indiretamente, a realizar este livro. Gostaria de agradecer às equipes do Escritório dos Registros Públicos do Reino Unido, em Kew Gardens e especialmente em Chancery Lane por seus incansáveis esforços em recuperar as enormes e empoeiradas coleções de documentos produzidos pela Alta Corte do Almirantado. Agradeço, da mesma forma, às pessoas tão prestativas que encontrei na British Library, no Museu Nacional Marítimo, na Biblioteca Bodleian, na Biblioteca do Escritório da Índia, na Sociedade Histórica da Pensilvânia, na Biblioteca do Estado da Virgínia, no Centro Federal de Registros (Bayonne, Nova Jersey) e na Biblioteca do Congresso. Os bibliotecários da Biblioteca Van Pelt e da Universidade da Pensilvânia, onde este livro teve origem, entre as pesquisas para uma tese de doutorado, foram sempre gentis e solícitos. Gostaria também de expressar minha gratidão ao Departamento de História da Universidade da Pensilvânia, ao Philadelphia Center for Early American Studies e ao Departamento de História da Universidade de Georgetown, que, por meios diversos e generosos, tornaram possíveis minhas pesquisa e minha escrita.

Meus primeiros agradecimentos pessoais estão reservados ao meu orientador na graduação, Alan V. Briceland, da Virginia Commonwealth University, que me mostrou quão importante pode ser o trabalho de um historiador. Também gostaria de agradecer ao meu conselheiro nos estudos de pós-graduação na Universidade da Pensilvânia, Richard S. Dunn, cujo exemplo acadêmico, amplo conhecimento e bom aconselhamento são imensuráveis. Michel Zuckerman me desafiou, provocou e encorajou por anos; seu brilhantismo irreverente deu forma

a este estudo de numerosas formas e com uma sutileza que não sou mais capaz de dimensionar – ou mesmo perceber. Sou grato a Richard R. Beeman, Drew Gilpin Faust e Walter M. Licht, que me ajudaram a fazer dos meus anos na Universidade da Pensilvânia um prazer intelectual. Tenho o prazer de agradecer pelo acolhimento de pesquisadores incríveis que tenho a alegria de considerar como meus amigos: Craig Becker, Christopher Hill, Joanna Innes, David Jaffee, Ken Morgan, Robert K. Schaeffer, Amy Dru Stanley, Richard Stites, Daniel F. Vickers e Steven Zdatny. Gostaria de agradecer pela assistência insubstituível de Leslie S. Rowland e Alfred F. Young, dois historiadores talentosos que espontaneamente contribuíram com entusiasmo e *insights* para esse projeto. Minha gratidão especial ao amigo e colega Peter Linebaugh, com quem troquei ideias e materiais sobre o século XVIII (e muito mais) por anos. Sua ajuda camarada está presente nas páginas que seguem mesmo nas formas de ver muitos dos problemas históricos. Nancy Hewitt, Dan Schiller, Susan Davis e este projeto têm uma longa história juntos, desde as longas noites na Taverna Walsh, na rua 43 no oeste da Filadélfia. Para minha grande sorte, todos os três continuaram a ajudar, apesar de terem se espalhado por diferentes cantos do país. Nancy, particularmente, fez uma contribuição especial às páginas que se seguem.

Foi um prazer trabalhar com Frank Smith da Cambridge University Press e conhecê-lo melhor. Aprecio tanto o interesse quanto o refinado toque editorial que ele proporcionou a este estudo. Meus agradecimentos também para Helen Greenberg, que fez o copidesque do manuscrito com habilidade e precisão. Partes do capítulo 6 foram publicadas como "'Under the Banner of King Death': The Social World of Anglo-American Pirates, 1716 a 1726" no *William and Mary Quarterly*, 3ª sér., vol. 38, 1981, e estão reproduzidas aqui graças à revista *Quarterly* e seu excelente editor, Michael McGiffert.

Por fim, quero agradecer aos meus pais, Walt e Faye Ponder, e ao meu irmão, Shayne Rediker, cujo calor humano e sabedoria me deram sustentação durante tantos anos de estudo. Meu maior agradecimento vai para minha esposa, Wendy Z. Goldman, que me ajudou mais que qualquer outra pessoa. Ela enriqueceu este livro, e minha vida, com sua imaginação sem limites, seu espírito aventureiro e sua genialidade prática.

Abreviações

ADM	Admiralty Papers (Documentos do Almirantado), *PRO*, Londres
AHR	*American Historical Review*
Barlow's Journal	*Barlow's Journal of His Life at Sea in King's Ships, East & West Indiamen, & Other Merchantmen from 1659 to 1703* (Diário de Barlow de Sua Vida no Mar nos Navios do Rei, Indianos do Leste e do Oeste & Outros Mercadores de 1659 a 1703), ed. Basil Lubbock (Londres, 1934)
BL	British Library (Biblioteca Britânica), Londres
CO	Documentos do Colonial Office (Escritório Colonial), *PRO*, Londres
EHR	*Economic History Review*, 2ª série
HCA	High Court of Admiralty Papers (Documentos da Alta Corte do Almirantado), *PRO*, Londres
JEH	*Journal of Economic History*
LC	Library of Congress (Biblioteca do Congresso), Washington, *D.C.*
MASS ADM	Registros da Corte do Almirantado da Província da Baía de Massachusetts, 1718-1747, Divisão de Manuscritos, *LC*
P&P	*Past and Present*
PRO	Public Record Office (Escritório dos Registros Públicos), Londres
SC ADM	Minutas da Corte do Vice-Almirantado de Charleston, Carolina do Sul, 1716-1763, Divisão de Manuscritos, *LC*
VMHB	*Virginia Magazine of History and Biography*
WMQ	*William and Mary Quarterly*, 3ª série

Figura 1. Navios ingleses em uma tempestade, por Willem Van de Velde II. Os marinheiros trabalham em meio a velas em farrapos, mastros quebrados e cordames desfiados e emaranhados, num esforço desesperado para diminuir a resistência do navio ao vento.

Introdução

O vento soprava "terrivelmente" e o mar se agitava como uma "chama contínua". Ondas de franjas brancas golpeavam o barco oscilante e, nas palavras de uma testemunha apavorada, "espumavam sobre nosso convés, prontas para nos partir em pedaços". A carga sob o convés balançava e tombava, barris de água rolavam de lado a lado, e os cabos estalavam nas polias e estais: "Que grito terrível o das pessoas, esperando partir a qualquer minuto". O *Dove*, indo de Topsham, na Inglaterra, para a Virgínia, nos Estados Unidos, levando bens manufaturados e passageiros, não era páreo para a violência dos elementos, que logo viraram a frágil embarcação de lado. Dois marinheiros portando machados subiram ao convés "para cortar o mastro principal, e então o navio se reergueu". Mas os problemas do *Dove* estavam longe de terminar (ver a figura 1).

Para baixar o centro de gravidade do *Dove* e reduzir a resistência aos ventos fustigantes, diminuindo, assim, o risco de emborcar, dois dos melhores homens do *Dove* subiram para "cortar o mastro superior dianteiro e as cordas que seguravam o gurupés". Enquanto retalhavam o cesto da gávea, uma onda monstruosa atingiu a parte dianteira do navio, quebrando a gávea como se fosse um fino galho, carregando tanto a gávea como um dos marinheiros para "perto da prancha" e depois para o mar. O outro marinheiro foi esmagado entre o mastro e a lateral do navio. O homem varrido para o mar revolto tivera a precaução de amarrar uma corda à perna e, como resultado, por fim "voltou para o navio a salvo, mas bebera tanta água salgada e fizera tamanho esforço que não conseguia se mexer".

Enquanto isso, os mastros que haviam sido cortados ou tinham se quebrado permaneciam emaranhados no cordame do navio, e um terceiro marinheiro

lutava para cortar as cordas e liberar os mastros. Mas ele logo voltou ao porão, agarrado ao braço estraçalhado: havia "quase cortado fora sua mão esquerda" na tentativa de libertar os mastros que balançavam. O mar, enquanto isso, continuava enfurecido. "A frente do navio" estava "toda debaixo d'água", e o mar, segundo o passageiro John Fontaine, "espumava entre nós no convés". A cada mergulho no mar turbulento, os mastros emaranhados batiam contra a lateral da embarcação, "fustigando o navio a tal ponto que esperávamos a cada minuto que os mastros o atravessassem". Os marinheiros mais experientes do *Dove* estavam agora incapacitados, "lamentando não poderem fazer mais nada por si mesmos", mas encorajando os demais o melhor que podiam. "Estávamos cercados por nada mais que a morte e o horror por todos os lados", concluiu Fontaine[1].

A onipotência dos elementos e a fragilidade da vida humana estavam marcadas na consciência de todo marinheiro do início do século XVIII. Muitos marinheiros "foram despertados por um barulho dos mais horríveis, causado pelo bater dos canhões [...] o estalo das cabines, o uivo dos ventos nas velas, o ruído confuso da tripulação do navio, [...] e os estalos das correntes das bombas". Francis Rogers, em 1704, assistiu aterrorizado a uma tempestade relampejante: "o céu parecia todo em brasa e [por todo lado] raios rápidos de luz, voando em longas veias brilhantes, com fúria inexprimível e era muito apavorante"[2]. Nesses momentos, o ar cheirava "fortemente a enxofre", e "cada onda que quebrava brilhava como raio". Trovões retumbantes, "tão agressivos como se fossem quebrar nosso navio em dois", eram às vezes estrondosos o bastante para deixar os marinheiros "por algum tempo surdos". O marinheiro Jack Cremer descreveu uma tempestade na qual todos a bordo tremiam "a cada estrondo" e cada um olhava os outros "como se fossem fantasmas"[3]. Nessas tempestades, os ventos guinchavam nas velas, de modo que "não se podia ouvir um homem falando, mesmo se ele gritasse no seu ouvido o mais alto que pudesse". Outros perigos naturais incluíam a calmaria, quando um navio podia ficar insolitamente imóvel durante dias num mar tão "manso e brilhante como um espelho". Trombas d'água poderiam irromper a qualquer momento, emborcando e afundando um navio. Com demasiada frequência, como observou o marinheiro Ned Coxere, a "morte" aparecia "diante de nós, e onde nossos túmulos provavelmente seriam se meios súbitos não fossem usados"[4].

A tripulação e os passageiros a bordo do *Dove* tiveram sorte, assim como Francis Rogers, o Ramblin' Jack Cremer e Ned Coxere. Eles sobreviveram; eles viveram para contar suas histórias aterradoras. Muitos outros não. O leito do Atlântico está repleto com os túmulos sem nome dos desafortunados, com as carcaças apodrecidas de muitos navios de madeira que foram engolidos, muitas vezes sem deixar nenhum vestígio. "Homens do mar [...] não devem ser contados nem com os vivos nem com os mortos", explicou um pastor familiarizado com os perigos da vida no mar; "as vidas [dos marinheiros pairam] continuamente suspensas diante deles". No seu trabalho cotidiano, refletiu um outro religioso, os marinheiros "bordejavam os confins da morte e da eternidade, a cada instante"[5]. Os riscos na beira da eternidade assombravam o marinheiro de alto-mar do século XVIII conforme ele singrava os oceanos ameaçadores do globo em pequenas e frágeis embarcações de madeira. Os incríveis perigos das profundezas constituíam um dos fatos centrais da sua vida.

De fato, o drama de vida e morte da navegação deu origem a um "romance do mar" que há muito tempo, e de muitas formas com razão, domina a história marítima. Existe algo de profundamente perturbador na imagem ágil e determinada de homens do mar subindo e descendo dos mastros em meio a ondas bravias e espumosas, enfrentando os ventos, as ondas e a sorte para ganhar a vida. Essa imagem demanda atenção, respeito, mesmo admiração, sobretudo em uma nação como os Estados Unidos, criada com heróis desbravadores e a conquista aventureira, às vezes cruel, da natureza[6].

1. John Fontaine, *The Journal of James Fontaine: An Irish Huguenot Son in Spain and Virginia, 1710-1719*, ed. por Edward Porter Alexander, Charlottesville, Va., 1972, pp. 49-50. O relato de Fontaine foi levemente enfeitado com detalhes de relatos sobre outras tempestades severas. Ver, por exemplo, William Dampier, "A New Voyage round the World", em *A Collection of Voyages*, Londres, 1729, p. 543.
2. Tobias Smollett, *Roderick Random*, 1748 (reimpresso em Londres, 1927), p. 165; "The Journal of Francis Rogers", em Bruce Ingram (ed.), *Three Sea Journals of Stuart Times*, Londres, 1936, p. 189.
3. Dampier, "New Voyage", pp. 131, 414; *Ramplin'Jack: The Journal of Captain John Cremer*, ed. por Reynall Bellamy, Londres, 1936, p. 216; Anônimo, "Voyage to Guinea, Antego, Bay of Campeachy, Cuba, Barbadoes, &c., pp. 1714-1723, BL., Add. Ms. 39946, f. 1.
4. "Journal of Francis Rogers", p. 145; Dampier, "New Voyage", p. 452; William Falconer, *An Universal Dictionary of the Marine*, Londres, 1769 (reimpresso em Nova York, 1970), pp. 60-61; *Adventures by Sea of Edward Coxere*, ed. por E. H. W. Meyerstein, Nova York, 1946, p. 55.
5. John Flavel, *Navigation Spiritualized: Or, A New Compass for Sea-Men*, Boston, 1726, p. 1; Anônimo, *Mariner's Divine Mate*, Boston, 1715, p. 6.
6. Richard Slotkin, *Regeneration Through Violence: The Mythology of the American Frontier, 1600-1800*, Middletown, Conn, 1973.

A iconografia marítima norte-americana deve muito a Samuel Eliot Morison, patrício bostoniano, almirante, patriota, romântico e historiador de Harvard[7]. Os marinheiros do professor Morison iam para o mar cheios de encantamento. Eram "jovens amantes da aventura", lavradores de "espírito aventureiro" que ansiavam pelo "mar em troca de bater tocos ou rachar toras". Ou, mais poeticamente: "Quando os dias cinzentos de novembro sucediam o esplendor do verão indiano, o som dos gansos selvagens no alto invocava o espírito da juventude para a riqueza e a aventura"[8]. Os marinheiros de Morison não eram tão diferentes do Ishmael de Herman Melville em *Moby Dick*, que partiu para o mar a fim de escapar "de um úmido e garoento novembro na [sua] alma", para se lançar à aventura e examinar o eu numa busca pessoal pela verdade e pelo conhecimento[9]. O rapaz de Morison talvez fosse um pouco mais materialista e um pouco menos filosófico. Mas ambos eram variações do tema romântico.

Essas imagens tinham pouca relevância na vida dos marinheiros anglo-americanos na primeira metade do século XVIII, razão pela qual sua presença neste estudo é limitada. Coragem e aventura – como se viu, por exemplo, a bordo do *Dove* – são abundantes nas próximas páginas, mas a vontade de viajar e a introspecção romântica recebem menções esparsas. O início do século XVIII foi, afinal de contas, uma era pré-romântica, ainda que algo da obsessão romântica pelo mar começasse a emergir nos relatos de viagem ao redor do mundo e em romances como *Robinson Crusoé*. É importante lembrar que os marinheiros de Morison e Melville pertencem ao século XIX (se é que pertencem a alguma época).

A imagem romântica da navegação tende a obscurecer aspectos importantes da vida no mar no século XVIII. Leva, por exemplo, a uma falsa representação das razões que levavam os homens ao mar. Como observa Jesse Lemisch quanto à visão de Morison sobre a vida marítima: "A presença [...] de fugitivos e errantes, impotentes em um ambiente difícil, faz o *desejo de viajar* parecer uma irônica paródia dos motivos que faziam pelo menos alguns homens irem para o mar"[10]. Além disso, os historiadores românticos da história marítima tenderam a ver a busca do marinheiro, como a de Ishmael, sobretudo em termos individuais e nacionais[11]. Mas a luta contra a natureza, como os muitos conflitos entre os homens, eram, no fundo, empreendimentos colaborativos e coletivos. E essas confrontações, como muito da vida marítima, eram profundamente influenciadas pelo caráter internacional tanto do trabalho no mar como dos próprios trabalhadores. Assim, a perspectiva romântica criou falsas representações ou omitiu elementos essenciais da experiência do marinheiro.

7. Wilcomb E. Washburn, "Samuel Eliot Morison, Historian", *WMQ*, vol. 36, 1979, pp. 325-352.
8. Samuel Eliot Morison, *The Maritime History of Massachusetts Bay, 1783-1860*, Boston, 1921, p. 16.
9. Herman Melville, *Moby Dick*, Nova York, 1967.
10. Jesse Lemisch, "Jack Tar in the Streets: Merchant Seamen in the Politics of Revolutionary America", *WMQ*, vol. 25, 1968, p. 377.

A imagem romântica distorceu a realidade da vida no mar concentrando-se na luta entre homem e natureza em detrimento de outros aspectos da vida marítima, especialmente o confronto violento de homem contra homem. Uma total compreensão da vida no mar exige uma abordagem social mais ampla, que leve em conta a tripulação do *Dove* nas suas disputas com os mercadores donos da embarcação por salários; Jack Cremer, que sempre contrariava seus capitães desertando dos navios; e Ned Coxere, nas suas disputas com oficiais do rei na tentativa de escapar do trabalho compulsório. O dilema do homem do mar ia muito além das forças ameaçadoras da natureza, aparentemente sem limites, que ele enfrentava. O marujo estava preso entre o demônio e o profundo mar azul: de um lado estava o capitão, apoiado pelo mercador e pelo oficial real, dotado de poderes quase ditatoriais a serviço de um sistema capitalista que se disseminava rapidamente pelo globo; do outro lado estava o implacavelmente perigoso mundo natural. Muitas ideias e práticas importantes emergiram na região social entre os perigos criados pelo homem e os de origem natural que regiam a vida do marinheiro.

O marinheiro de alto-mar do começo do século XVIII é ainda, em larga medida, um desconhecido. Gary Nash observou, por exemplo, que todos os primeiros portos marítimos do norte da América tinham centenas de trabalhadores livres não qualificados, incluindo marinheiros, mas que esses homens "são talvez o grupo social mais fugidio do início da história americana, pois se deslocavam de porto em porto com maior frequência que outros trabalhadores, mudavam de ocupação, morriam cedo e, como os membros mais pobres da comunidade branca livre, menos frequentemente deixavam vestígios de suas vidas em listas de impostos, em registros de imóveis ou em inventários"[12]. No entanto "ignorar esse grupo de trabalhadores em dificuldades, propensos a doenças e mal-remunerados,

11. Washburn, "Samuel Eliot Morison", p. 341 tece comentários sobre a ênfase de Morison no indivíduo.
12. Gary B. Nash, *The Urban Crucible: Social Change, Political Consciousness, and the Origins of the American Revolution*, Cambridge, Mass., 1976, p. 16.

é desconsiderar aqueles sem os quais as engrenagens do comércio marítimo não teriam girado"[13]. Os comentários de Nash são igualmente apropriados à Inglaterra do século XVIII, onde os marinheiros desempenharam um papel primordial, mas em cuja história eles são praticamente invisíveis[14]. Neste estudo, tentei recuperar as experiências do marinheiro comum na primeira metade do século XVIII, de forma a dar continuidade e a ampliar o trabalho pioneiro de Jesse Lemisch, e fazê-lo no espírito da "história de baixo para cima"[15]. Embora eu necessariamente tenha falado dos mercadores, capitães marítimos, oficiais de nível inferior e dos oficiais reais que davam forma à vida dos marinheiros, a ênfase está sempre no próprio Jack Tar*: suas expectativas, medos, aspirações, derrotas e vitórias. Espero que minhas conclusões e especulações encorajem novas pesquisas sobre esses trabalhadores fugidios, mas importantes, que habitaram um mundo de madeira.

Ao enfatizar o caráter coletivo da vida marítima, este livro é parte de um esforço corrente mais amplo para transformar a "história do trabalho" na "história da classe trabalhadora". A nova história, nas palavras de Gregory S. Kealey, deixa de ser simplesmente uma categoria da economia política, um problema das relações industriais, um cânone de lideranças trabalhadoras mitificadas, uma crônica de sindicatos locais ou uma cronologia de greves e ações militantes. Em lugar disso, passa a fazer parte da história da sociedade. Os trabalhadores deixam de ser vistos como figuras isoladas, engajados apenas em sindicatos, greves e políticas radicais; em vez disso, são estudados numa totalidade que inclui seu contexto cultural e suas relações sociais, assim como seu pertencimento institucional e seu comportamento econômico e político[16].

Minha intenção principal foi estudar a atividade autodeterminada coletiva dos trabalhadores marítimos; questionar, com Eugene D. Genovese, Herbert G. Gutman, entre outros, não "o que foi feito com esses trabalhadores?", e sim "o

13. *Idem, ibidem*, p. 64.
14. Dois livros muito bons – o de Obert W. Malcolmson: *Life and Labour in England, 1700-1780*, Nova York, 1981; e o de John Rule: *The Experience of Labour in Eighteenth-Century English Industry*, Nova York, 1981 – ilustram o ponto dizendo muito pouco sobre os marinheiros.
15. Jesse Lemisch, "The American Revolution Seen from the Bottom Up", em Barton Bernstein (ed.), *Towards a New Past: Dissenting Essays in American History*, Nova York, 1968, pp. 3-45.

* Jack Tar é uma expressão em inglês usada em referência aos marinheiros, especialmente durante o Império Britânico. *Tar* significa alcatrão. (N. da T.)

16. Gregory S. Kealey, "Labour and Working Class History in Canada: Prospects in the 1980s", *Labour/Le Travailleur*, vol. 7, 1981, p. 69.

que esses trabalhadores fizeram por si próprios e como o fizeram?"[17]. Dediquei, portanto, atenção especial aos esforços feitos pelos trabalhadores da navegação para se libertarem de condições duras de vida e da exploração. Os marinheiros desenvolveram várias táticas de resistência e formas de auto-organização. É desnecessário dizer que essas táticas e inovações têm sido raramente estudadas pela historiografia marítima tradicional. Há poucas investigações sobre em que áreas e de que maneiras os interesses e os valores dos donos das embarcações, dos mercadores e dos capitães divergiam daqueles do "povo do navio". A falta de exploração de todo o leque de atividades dos marinheiros – e do seu estudo nos seus próprios termos – lançou na obscuridade muitos aspectos cruciais da cultura marítima.

William Weeden, historiador do século XIX que estudou os anos iniciais da Nova Inglaterra, escreveu que, "se pudéssemos perscrutar a dura vida desses vigorosos marinheiros em suas cabines mal iluminadas, isso realmente seria história"[18]. Este estudo leva à frente o desafio de Weeden, porém enfatizando a vida do marujo no mar – nos domínios úmidos e escuros do navio, no convés, no alto entre as velas –, e apenas secundariamente sua vida na sua "cabine mal iluminada" no porto. Esse esforço demandou uma abordagem baseada não apenas em estudos recentes sobre a história da classe trabalhadora, mas também em trabalhos sobre a história social, econômica, cultural e política. Também fiz empréstimos de outras disciplinas, sobretudo da linguística, da sociologia, da economia, da antropologia e especialmente da etnografia. Essa abordagem interdisciplinar provém da crença de que a história dos marinheiros pode e deve ser muito mais que uma crônica sobre almirantes, capitães e batalhas militares no mar: ela deve ser feita para falar de problemas e processos históricos mais amplos. A vida e o trabalho internacionais dos marinheiros exigem uma história internacional, que relacione os passados do Reino Unido e da América às amplas histórias interculturais da Europa continental, do Mediterrâneo, da África, das Índias Orientais e do Caribe. Jack Tar nos desafia a adotar sua mobilidade quase nômade e segui-lo de porto em porto por todo o globo. Sua existência internacional nos convida a transcender as barreiras quase sempre artificiais da história regional-nacional.

17. Eugene D. Genovese, "American Slaves and Their History", em seu *Red and Black: Marxian Explorations in Southern and Afro-American History*, Nova York, 1971, p. 106; Herbert G. Gutman, *Work, Culture and Society in Industrializing America*, Nova York, 1976.
18. *Apud* Nash, *Urban Crucible*, p. 64.

O comércio ligava as regiões e as nações do mundo, e o século XVIII – o "século do comércio" – foi especialmente importante para o crescimento das trocas. O século do comércio foi necessariamente o século do crescimento da classe trabalhadora marítima, um fato que oferece fortes motivos para o estudo dos marinheiros entre 1700 e 1750[19]. Esse período assistiu ao amadurecimento da indústria naval britânica, assim como a uma expressiva expansão da marinha mercante norte-americana. A hegemonia marítima britânica tomava forma, a estrutura do império estava estabelecida e era durável, e a cadeia do mercado internacional estava se tornando mais organizada. Uma forte medida de estabilidade se instalou no comércio do Atlântico Norte. Para um número cada vez maior de trabalhadores assalariados, a navegação se tornava uma ocupação relativamente rotineira, para toda a vida. De fato, os marinheiros foram um dos primeiros e maiores grupos de trabalhadores assalariados nas economias britânica e norte-americana. De muitas maneiras, suas experiências anunciavam a Revolução Industrial.

Considerando a organização imperial e internacional do mercado de trabalho marítimo do século XVIII, me concentrei aqui nos marinheiros anglo-americanos, os marujos transatlânticos que eram súditos da Coroa britânica. Os marinheiros do início do século XVIII, fossem residentes formais de Bristol, Port Royal, Glasgow, Boston, Londres, Nova York, Liverpool ou Filadélfia, eram parte da mesma cultura marítima e da mesma sociedade e, por isso, devem ser estudados no âmbito de um quadro que os situe tanto no Império Britânico como no mundo de forma mais ampla.

Este estudo está organizado em tópicos. Ele começa com um levantamento sobre o mundo dos marinheiros por volta de 1740, que visita os maiores portos do Atlântico Norte britânico, descreve as mercadorias empilhadas nos cais e nas docas e detalha os aspectos da história e da política econômica que deram forma à vida do homem do mar. O capítulo 2 discute a organização e a experiência do trabalho no mar. O capítulo 3 considera o "salário" no trabalho livre assalariado e analisa os índices salariais e as negociações. O capítulo 4 examina a cultura e a comunidade no mar, e o capítulo 5 explora a autoridade no contexto marítimo e a disciplina no trabalho. O capítulo 6 investiga o mundo social da pirataria, sugerindo de que maneiras ela incorporava características da cultura mais ampla do trabalho marítimo. A conclusão retorna a um nível mais geral de análise, relacionando a experiência do homem do mar ao processo de mudança social e desenvolvimento da classe trabalhadora na América do Norte e na Inglaterra.

19. Ver Karl Marx, "The German Ideology", em Marx e Frederick Engels, *Selected Works*, Moscou, 1969, vol. 1, pp. 59-60; Edgar Gold, *Maritime Transport: The Evolution of International Marine Policy and Shipping Law*, Lexington, Mass., 1981, pp. 51, 61, 62.

Ao longo do texto, a ortografia original foi conservada em todas as citações, e empregamos o "*sic*" apenas quando o significado pode não ser claro. Todas as datas estão referidas no antigo calendário juliano, com exceção das datas de 1º de janeiro a 25 de março, que aparecem no novo estilo do calendário gregoriano.

Ao reconstruir a vida social e cultural dos marinheiros comuns no início do século XVIII, procurei, ao mesmo tempo, contar uma história e relatar fatos históricos. Espero que os leitores em geral, bem como os especialistas, vejam esse esforço com interesse. Seguindo Tobias Smollett, um dos primeiros escritores a se interessar pela labuta do marinheiro, também procurei inspirar "aquela indignação generosa que deve animar o leitor contra a disposição sórdida e cruel do mundo"[20]. Como veremos com uma abundância de detalhes, às vezes terríveis, o marinheiro alegre realmente vivia em um mundo indubitavelmente dotado de um lado "sórdido e cruel". Sua sobrevivência criativa nesse mundo é o tema deste livro.

20. Smollett, *Roderick Random*, p. 5.

1

O Marinheiro como Homem do Mundo: Uma Volta pelo Atlântico Norte (*c.* 1740)

Numa época em que a maioria dos homens e mulheres da Inglaterra e da América do Norte vivia em comunidades locais pequenas e amontoadas, o marinheiro do século XVIII habitava um mundo imenso, sem limites e internacional. O marinheiro navegava os sete mares; explorava os confins da Terra. Labutava em meio a um grupo diverso e globalmente experiente de trabalhadores, cuja mão de obra conectava os continentes e as culturas da Europa continental, África, Ásia e Américas do Norte e do Sul. Assim, o mundo do homem do mar consistia no Atlântico Norte e além. Ele navegava de Londres para a Europa continental, para o Mediterrâneo e para as Índias Orientais. Dirigia-se para Bristol e Liverpool; seus navios negreiros viajavam pela costa da África; ele se aventurava em Glasgow, Chesapeake e Charleston, na Carolina. Deslizava pelas águas de um azul brilhante do Caribe e então se dirigia ao norte, para Boston, Nova York e Filadélfia, as metrópoles florescentes de um esperançoso Novo Mundo. O marinheiro foi central para a história e a economia política em transformação do mundo do Atlântico Norte[1].

1. Este capítulo deve muito às discussões, velhas e novas, sobre a transição do feudalismo para o capitalismo no Ocidente. Ver: Rodney Hilton (ed.), *The Transition from Feudalism to Capitalism*, Londres, 1976; Maurice Dobb, *Studies in the Development of Capitalism*, Nova York, 1947; Immanuel Wallerstein, *The Modern World-System: Capitalist Agriculture and the Origins of the European World-Economy in the Sixteenth Century*, Nova York, 1976; e *The Modern World-System II: Mercantilism and the Consolidation of the European World-Economy, 1600-1750*, Nova York, 1980; Perry Anderson, *Lineages of the Absolutist State*, Londres, 1974; Robert Brenner, "Agrarian Class Structure and Economic Development in Pre-Industrial Europe", *P&P*, vol. 70, 1976, pp. 30-75.

Em 1740, Jack Tar – o marinheiro comum – era um homem de aparência singular, facilmente reconhecido como um homem do mar por seus contemporâneos. *Sir* John Fielding, observando marinheiros através de um abismo de classe e cultura, explicou em 1776: "Quando vai para Rotherhithe ou Wapping, lugares [em Londres] habitados principalmente por marinheiros, mas onde se fala um tipo da mesma língua, um homem poderia suspeitar de que está em outro país. Sua maneira de viver, falar, agir, se vestir e se comportar são tão peculiares a eles. E, ainda assim, eles são talvez os mais corajosos e ousados camaradas em todo o mundo". Ned Ward uma vez cruzou com "um bando de simpáticos e rústicos" marinheiros "que pareciam terem sido forjados numa forma grosseira pela bigorna de Vulcano; cujas laterais de ferro e faces da cor do metal pareciam enfrentar qualquer clima, cuspindo fogo nas regiões frígidas e desafiando a morte"[2].

A maioria das "peculiaridades" dos marinheiros resultava da natureza e do seu ambiente de trabalho. O marinheiro tinha uma forma inconfundível de falar que incluía termos técnicos, uma sintaxe pouco comum, uma pronúncia singular e uma quantidade generosa de imprecações e palavrões. Ele tinha também uma forma própria de andar. Marinheiros, como Ward observou, tendiam a "balançar seus corpos como um pêndulo, na crença de que estavam o mais eretos e estáveis possível". Seu caminhar lhes conferia equilíbrio nos conveses inclinados e ondulantes. "Eles andam firme onde todas as outras criaturas tropeçam", admitiu Ward[3].

O homem do mar também se distinguia prontamente pela roupa que cobria seu corpo robusto. Ele vestia calções largos e folgados, cortados alguns centímetros acima dos tornozelos e com frequência feitos de um tecido vermelho pesado e grosseiro. Os calções eram cobertos de alcatrão como proteção contra a umidade fria e anestesiante. Era comum que vestisse uma camisa quadriculada de linho azul e branco, um casaco "*fearnought*" azul ou cinza, meias cinza e um gorro de Monmouth. Parte dessa indumentária ele podia muito bem fazer por conta própria, tão habilidoso era com a linha e a agulha depois de anos remendando velas no mar. Sempre fazendo uso inteligente de coisas banais, o marujo usava pedaços de queijo endurecido ou "as juntas da espinha" de um tubarão como botões de casaco[4].

2. Fielding citado em Hugh Phillips, *The Thames about 1750*, Londres, 1951, p. 28; Ned Ward, *The London Spy: The Vanities and Vices of the Town Exposed to View*, ed. Arthur L. Hayward, 1698 (reimp. Londres, 1927), p. 268.
3. Ned Ward, *The Wooden World Dissected: In the Character of a Ship of War*, 1708 (reimp. Londres, 1756), p. 4. Sobre a linguagem marítima, ver o capítulo 4 deste livro.
4. "Voyage to Guinea, Antego, Bay of Campeachy, Cuba, Barbados &c., 1714-1723", BL, Add. Ms. 39946, f. 6. Ver também Christopher Lloyd, *The British Seaman, 1200-1860: A Social Survey*,

O corpo do Jack Tar sempre entregava seu tipo de trabalho. A tatuagem, então como hoje, frequentemente adornava seu antebraço. "A Cruz de Jerusalém" e outros desenhos populares eram feitos "perfurando a pele, e esfregando um pigmento", ou tinta ou, mais frequentemente, pólvora. A navegação deixava outras marcas, estas indesejáveis. A exposição prolongada ao sol e seu reflexo intensificado pela água lhe dava um aspecto bronzeado ou avermelhado – "da cor do metal" – e uma aparência precocemente enrugada. O tio de Roderick Random, o marinheiro Tom Bowling, tinha um rosto "que aguentara os mais obstinados ataques do clima". Também era comum que cargas pesadas rasgassem ou desfigurassem as mãos do Jack Tar. Assim, o marinheiro era de muitas maneiras um homem marcado, para deleite dos bandos de recrutadores* que vasculhavam os portos em busca de marinheiros para servirem à Coroa[5].

A maioria dos marinheiros ia para o mar no final da adolescência ou com vinte e poucos anos. O marinheiro comum da primeira metade do século XVIII tinha, em

Rutherford, N.J., 1970), p. 235; "Introduction" do capitão Alfred Dewar em *The Voyages and Travels of Captain Nathaniel Uring*, ed. Dewar, 1726 (reimp. Londres, 1928), p. xxix; Arthur Pierce Middleton, *Tobacco Coast; A Maritime History of Chesapeake Bay in the Colonial Period*, Newport News, Va., 1953, p. 283; E. H. W. Meyerstein (ed.), *Adventures by Sea of Edward Coxere*, Nova York, 1946, p. 111; R. Campbell, *The London Tradesman*, Londres, 1747, p. 324.

* No original em inglês, *press gangs*: agentes que recrutavam marinheiros de maneira forçada. (N. da T.)

5. William Dampier, "A New Voyage round the World", em Dampier (ed.), *A Collection of Voyages*, Londres, 1729, p. 514; J. R. Hutchinson, *The Press-Gang Afloat and Ashore*, Nova York, 1914, p. 173; Ward, *Wooden World*, p. 74; Tobias Smollett, *Roderick Random*, 1748 (reimp. Londres, 1927), p. 16. Para um período posterior, ver o excelente artigo de Ira Dye, "Early American Merchant Seafarers", *Proceedings of the American Philosophical Society*, n. 120, 1976, pp. 353-357; Dye nota as frequentes cicatrizes nas mãos dos marinheiros. Para uma história geral das tatuagens, ver Albert Parry, *Tattoo: Secrets of a Strange Art*, Nova York, 1933. As citações sobre tatuagens são de Ward, *London Spy*, pp. 268, 269. Richard Pares, em um ótimo artigo, "The Manning of the Royal Navy in the West Indies, 1702-1763", observa corretamente que durante o século XVIII a "distinção entre marinheiros e camponeses era provavelmente menos marcada na América que na Europa" (*Royal Historical Society Transactions*, n. 20, 1937, pp. 44-45). A disponibilidade de terras atrasou o desenvolvimento do trabalho assalariado e de uma classe trabalhadora sem-terra nas colônias da América do Norte. Ainda assim, havia, obviamente, muitos marinheiros ingleses presentes nas cidades portuárias americanas; além disso, a cultura diferenciada dos marinheiros ganhava espaço rapidamente nas colônias. Ver Gary B. Nash, *The Urban Crucible; Social Change, Political Consciousness, and the Origins of the American Revolution*, Cambridge, Mass., 1979, pp. 16, 64; e Jessy Lemish, "Jack Tar Versus Jhon Bull: The Role of New York's Merchant Seamen in Precipitating the Revolution", tese de doutorado, Yale University, 1962.

média, 27 anos de idade. Os oficiais de nível mais baixo de um navio costumam ter pouco menos de trinta anos, e os capitães e imediatos, pouco mais de trinta. Esses homens chamariam qualquer um dos principais portos de "casa", embora muitos tivessem nascido em outros lugares. Alguns eram os filhos mais novos de *yeomen* (pequenos proprietários rurais) ou fazendeiros pobres, homens que haviam migrado para as cidades em busca de trabalho e finalmente o encontrado nos portos. Alguns, talvez, haviam perdido suas terras devido ao cercamento. Outros haviam sido pegos pelos bandos de recrutadores e, depois de obrigados a adquirir as habilidades para o trabalho marítimo na Marinha Real, decidiam trabalhar como marinheiros mercantes. Outros ainda eram gente do campo atraídos para o mar na expectativa de melhores salários durante tempos de guerra[6].

A necessidade econômica empurrava muitos para a beira do mar. Os provérbios dos marinheiros com frequência sugeriam uma falta de opção na escolha de uma ocupação. "Aqueles que iriam para o mar em busca de prazer iriam ao inferno em busca de lazer", dizia uma máxima. Ou, praguejava uma outra: "quem quer que bote seu filho para ganhar a vida no mar teria feito melhor negócio se o tivesse posto para ser aprendiz de carrasco". Um grupo de homens do campo disse ao marinheiro Matthew Bishop que "achavam que o mar servia só para aqueles que não conseguiam pão da terra". Os rigores da vida do marinheiro, equiparados ao inferno e ao ódio popular pelo carrasco, eram amplamente conhecidos e muitas vezes não escolhidos de livre vontade[7].

Mesmo assim, motivações mais positivas coexistiam com as mais negativas, e estas são ricamente ilustradas pela vida do marinheiro Edward Barlow, do final do século XVII. Nascido em Prestwich, Inglaterra, em uma família de agricultores pobres e em dificuldade, Barlow e seus irmãos não tiveram a chance de serem aprendizes em ocupações melhores "pela razão [de que] os artesãos não aceitaram nos pegar sem dinheiro ou a não ser que servíssemos por oito ou nove anos", um tempo longo demais. Barlow podia ter se tornado um trabalhador agrícola, mas debochava: "Nunca tive nenhuma grande inclinação para o trabalho no campo, arando, semeando, colhendo e fazendo feno, e nem para o trabalho de inverno,

6. Sabe-se muito pouco sobre as origens sociais dos marinheiros. Ver, no entanto, Ralph Davis, *The Rise of the English Shipping Industry in the Seventeenth and Eighteenth Centuries*, Londres, 1962, p. 153. Para os dados etários dos marinheiros, ver o apêndice A.

7. Charles Napier Robinson, *The British Tar in Fact and Fiction*, Londres, 1911, p. 353; *Barlow's Journal*, p. 90; *The Life and Adventures of Matthew Bishop*, Londres, 1744, p. 61.

cercando, cavando e batendo e estercando entre o gado, e esse tipo de trabalho duro". O jovem Barlow tinha, ao contrário, o desejo de viajar. Ele sempre gostara de "escutar nossos vizinhos e outras pessoas contarem de suas viagens e de coisas estranhas em outros países". Aos dezessete anos, ele tentou a sorte no mar, dando as costas à vida provinciana da aldeia com o desprezo dos cosmopolitas: "Alguns deles [seus vizinhos] não se aventurariam nem por um dia longe da [vista da] fumaça de suas chaminés ou do gosto do leite de suas mães, mesmo diante da condição de poderem beber e comer tão bem quanto os homens mais nobres da terra, mas prefeririam ficar em casa e comer um pouco de casca de pão preto e um pouco de soro de leite". Edward Barlow virou marinheiro, embora quase nunca tenha comido como um nobre, e muitas foram as vezes em que ele lamentou a decisão de seguir o chamado do mar"[8] (ver a figura 2).

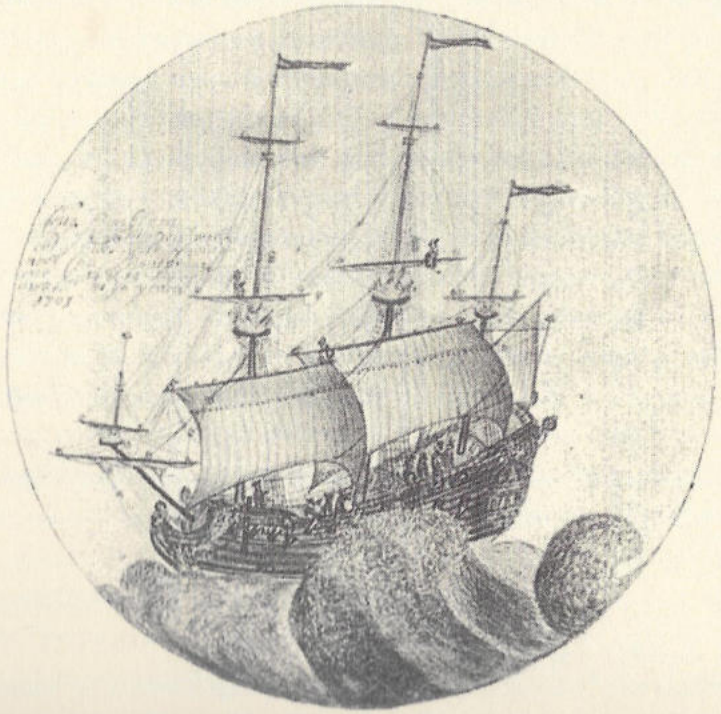


Figura 2. O *Wentworth*, 1701, ilustrado pelo marinheiro Edward Barlow. Barlow se destacou entre os artistas marítimos por povoar seus navios com marinheiros.

8. *Barlow's Journal*, pp. 15, 21, 31, 163. Ver também *Adventures by Sea of Edward Coxere*, p. 15.

As razões pelas quais os homens singravam os mares no início da era moderna foram mais bem resumidas pelo finado historiador Ralph Davis: "Ver o mundo, ter um bom pagamento, conseguir um bom trabalho de algum tipo a qualquer preço, fazer o que o pai fazia – essas eram as razões dos que partiam ao mar; talvez alguns fossem por engano, bêbados ou inconscientes, já que o recrutador forçado compunha a tripulação necessária o melhor que podia". Quase todos os trabalhadores sabiam, por meio da família, amigos ou parentes, das dificuldades que os marinheiros enfrentavam: sua vida era, como dizia uma canção marítima, "uma maldita vida dura, cheia de labuta e de briga"[9].

Um contemporâneo de Edward Barlow, um homem de nome *sir* William Petty, estava desenvolvendo uma perspectiva completamente diferente da navegação, preocupada não com a necessidade do marinheiro de se sustentar ou com a qualidade da vida em si, mas sim com o lugar do marinheiro no esquema imperial das coisas, num sistema em rápida expansão de capitalismo internacional. Petty foi uma figura-chave para o desenvolvimento da aritmética política, a precursora, nos séculos XVII e XVIII, da economia política e da estatística. A aritmética política foi um primeiro esforço para analisar o capitalismo como sistema, para calcular a direção e a magnitude das forças econômicas e sociais e para traçar um rumo para a acumulação de capital e a extensão do poder nacional num universo econômico turbulento e em expansão. Os aritméticos políticos tinham duas preocupações principais: "a riqueza do reino", sobretudo sua distribuição social, e o equilíbrio e os termos de troca, sobretudo no comércio internacional. Aparentemente, eles não entenderam, ou não estavam interessados em entender, a conexão entre o aumento da riqueza de uns poucos e o aumento da pobreza de muitos, mas, em alguma medida, eles entenderam que a supremacia comercial ajudava a produzir predominância na manufatura e na indústria[10].

9. Davis, *English Shipping*, p. 153.
10. Sir William Petty, "Political Arithmetic", em *The Economic Writing of Sir William Petty*, ed. Charles Henry Hull, Cambridge, 1899, pp. 259-260; Charles Henry Wilson, *England's Apprenticeship, 1603-1763*, Londres, 1965, p. 226; Joyce Appleby, *Economic Thought and Ideology in Seventeenth-Century England*, Princeton, N.J., 1979, 83,144. Karl Marx, que considerava o tratamento dado por Petty à origem e ao cálculo da mais-valia "um pouco confuso", admitiu que, no "embate de ideias, passagens marcantes podem ser encontradas aqui ou acolá". Ver *Theories of Surplus Value*, Moscou, 1963, vol. 1, pp. 354-363, citação na p. 355.

Na perspectiva grandiosa e abstrata de Petty, os marinheiros eram "os verdadeiros pilares" da nação e do império britânico, e não apenas no seu papel como defensores navais. "O trabalho dos marinheiros e a carga dos navios", Petty explicou, "têm sempre a natureza de uma mercadoria exportada, cujo excesso, acima do que é importado, traz para casa dinheiro". Os marinheiros, nessa formulação incipiente da teoria do valor-trabalho, eram a fonte de um "excesso", um excedente central para a acumulação internacional de capital. A falta de dinheiro de Barlow e sua vontade de ver o mundo eram transformadas, por meio do trabalho marítimo, na acumulação de capital e no domínio imperialista do mundo dos quais fala Petty. Ele elaborou na teoria o que Barlow experimentava na prática. A mão de obra do marinheiro era uma mercadoria a ser vendida num mercado livre como qualquer outro[11]. Nem sempre o trabalho foi organizado dessa maneira.

Por trás da linguagem aparentemente neutra e impessoal da aritmética política de Petty, repousam as duras realidades que acompanharam a longa, lenta, desigual e sangrenta transição do feudalismo para o capitalismo. Como o modo de produção capitalista, em última instância, exige a venda e a compra da força de trabalho num dado mercado por meio de um salário, um importante imperativo do desenvolvimento do capitalismo moderno em seu início foi a expropriação das propriedades de grandes contingentes de pequenos agricultores e, simultaneamente, a consolidação e a centralização dessas propriedades recém-disponibilizadas nas mãos de uma minoria. Esse foi o processo da "acumulação primitiva". Os muitos, "subitamente e à força apartados de seus meios de subsistência", foram atirados no mercado de trabalho como "proletários livres, desprotegidos e sem direitos". Uma vez lá, não tiveram alternativa a não ser vender sua força de trabalho para sobreviver[12].

Na Inglaterra, as principais fontes da expropriação foram o desmantelamento da vassalagem feudal, a dissolução dos mosteiros feudais, mudanças das práticas agrícolas, a desapropriação por dívidas e – talvez o mais conhecido de todos – o cercamento. Os proprietários abastados cercaram suas terras e extinguiram os direitos comuns que atenuavam a dependência do trabalho assalariado. Uma parte importante de uma complexa resposta popular ao cercamento foi capturada em verso:

11. Petty, "Political Arithmetic", pp. 259-260, 276, 280-283, 292, 304.
12. Karl Marx, *Capital: A Critique of Political Economy*, tradução de Ben Fowkes, Nova York, 1977, p. 876; Dobb, *Studies*, n. 7.

Enforcam o homem e açoitam a mulher
Que rouba o ganso das terras comuns
Mas o maior ladrão eles deixam à solta
O que rouba as terras comuns do ganso[13]

"Eles" – a classe dominante inglesa – preferiam entregar as terras aos pequenos fazendeiros capitalistas e despejar os "indisciplinados". Os despejados, a "mobilidade raivosa", permaneciam em áreas rurais como trabalhadores agrícolas assalariados ou partiam para a cidade e ingressavam no crime, no trabalho ocasional, em ocupações inferiores, no exército, na marinha ou na indústria de navios mercantes. Esses inquilinos e trabalhadores, livres do senhor de terras, ainda não estavam sujeitos ao olhar disciplinador do capataz da fábrica. Eles flanavam como homens e mulheres sem patrão e simbolizavam as mudanças radicais forjadas pelo capital. A membrana da cultura rural havia sido rompida, e novos atores independentes, livres para encontrar um trabalho – ou livres para morrer de fome, se não conseguissem – perambulavam pelo campo tentando manter corpo e alma unidos[14].

A desapropriação era apenas uma parte do processo de acumulação primitiva. O que era perdido pelos muitos precisava ser consolidado pelos poucos. A consolidação seguia por três linhas gerais. A primeira era a centralização da produção agrícola. O tamanho das fazendas e das propriedades aumentou continuamente de 1550 a 1750, assim como a produtividade agrícola. No final do século XVII, apenas 60% da população inglesa permanecia na produção agrícola e, em 1750, o salário já havia se tornado um componente básico tanto da economia urbana como da rural[15].

13. *Apud* Robert W. Malcolmson, *Life and Labour in England*, 1700-1780, Nova York, 1982, p. 128. Ver também sua discussão sobre o cercamento (pp. 140-144, 127-129) e a de Dobb (*Studies*, pp. 224, 227, 242).
14. Wallerstein, *Modern World System*, p. 165; Christopher Hill, *The World Turned Upside Down; Radical Ideas in the English Revolution*, Nova York, 1972, p. 44; Peter Clark, "Migration in England during the late Seventeenth and early Eighteenth Centuries", *P&P*, vol. 83, 1979, pp. 57-90. O resumo oferecido aqui sobre a transição do feudalismo para o capitalismo foi necessária e excessivamente simplificado. A passagem de camponês para proletário foi, para alguns ingleses e inglesas, rápida e brusca; para muitos outros, certamente a maioria, foi um processo demorado e gradual. A transição não foi tão aguda como meu breve resumo pode dar a entender.
15. Dobb, *Studies*, p. 185; D. C. Coleman, *The Economy of England, 1450-1750*, Oxford, 1977, p. 124; B. A. Holderness, *Pre-Industrial England: Economy and Society, 1500-1750*, Londres, 1976, pp. 60-61, 203, 228; Brenner, "Agrarian Class Structure", p. 63, 65; Peter Mathias, "The Social Structure in the Eighteenth Century: A Calculation by Joseph Massie", em *The Transformation of England: Essays in the Social and Economic History of England in the Eighteenth Century*, Nova York, 1979, p. 178.

A manufatura foi um segundo domínio para a consolidação do poder econômico. A construção de navios, a mineração e outros empreendimentos se expandiram, e, ainda mais importante, a manufatura passou a ocupar áreas rurais. Nas regiões onde os pequenos produtores tinham poder suficiente para impedir o cercamento, onde a centralização da produção agrícola acontecia de forma mais lenta ou onde a população crescia mais rapidamente, as pessoas se prendiam à terra mesmo quando não conseguiam tirar seu sustento dela. Comerciantes estabeleceram o sistema doméstico (ou sistema *putting-out*) nesse contexto de subemprego rural, estendendo a mão do capitalista urbano para as novas áreas de produção e novas partes do interior inglês. O processo de expropriação se dava numa lenta progressão e frequentemente levava a arranjos intermediários nos quais uma mesma unidade familiar combinava o trabalho em terras comuns ou privadas com o trabalho assalariado.

Nem o sistema doméstico nem a agricultura de exportação poderiam ter se desenvolvido sem uma terceira importante área de concentração do poder econômico: o mercado internacional e o novo sistema colonial[16]. A Inglaterra se voltou para os mares com diligência na segunda metade do século XVI, particularmente com a pesca do bacalhau e do arenque e o transporte de carvão. Mas a chegada à supremacia nos mares profundos começou com a fundação da Russia Company (1553), da Eastland Company (1578), da Levant Company

16. Brenner, "Agrarian Class Structure", p. 75; Dobb, *Studies*, pp. 151, 230; Hans Medick, "The Proto-Industrial Family Economy: The Structural Function of Household and Family during the Transition from Peasant Society to Industrial Capitalism", *Social History*, n. 3, 1978, p. 297; John Merrington, "Town and Country in the Transition to Capitalism", em Hilton, *Transition*, p. 190; George Lefebvre, "Some Observations", em Hilton, *Transition*, pp. 122-127. O ponto de partida para o corpo em expansão de estudos sobre a protoindustrialização é Franklin Mendels no artigo "Proto-Industrialization: The First Phase in the Industrialization Process", *JEH*, vol. 32, 1972, pp. 241-261, mas ver também D. C. Coleman, "Proto-Industrialization: A Concept Too Many", *EHR*, vol. 36, 1983, pp. 435-448. Alguns dos elos entre os diferentes processos de consolidação são discutidos em E. J. Hobsbawm, "The General Crisis of the European Economy in th Seventeenth Century, II", *Crisis in Europe, 1560-1660*, ed. Trevor Aston, Nova York, 1965, pp. 37-39. Ver também R. Millward, "The Emergence of Wage Labor in Early Modern England", *Explanations in Economic History*, vol. 18, 1981, pp. 21-39.

(1581), da East India Company (1600) e, bem mais tarde, da Royal Adventurers into Africa (1660), que logo se tornou a Royal African Company. Além de todo o importante comércio de escravos, as companhias privilegiadas comerciavam mercadorias de luxo, procurando "comprar barato e vender caro", além de explorar diferenciais de preço entre mercados e esferas de produção muito distantes uns dos outros[17].

Os protestos da oposição contra o monopólio comercial cresceram no início do século XVII. Os defensores de um comércio mais livre, excluídos do comércio lucrativo de bens de luxo, procuravam lucro em outras áreas e, compreensivelmente, se voltaram para o próspero comércio com a América. Como essas novas rotas estavam organizadas em torno de mercadorias a granel – sobretudo tabaco e açúcar –, os novos comerciantes eram obrigados a mobilizar uma enorme massa de trabalho para deslocar suas mercadorias num ritmo regular. A navegação intensa em mão de obra, já característica do comércio com o norte da Europa, aumentou no ritmo da expansão da produção, e também cada vez mais no ritmo da exploração do trabalho escravo, no Novo Mundo[18].

Entre esses comerciantes ingleses e seus sonhos mirabolantes de riqueza havia um adversário poderoso, os holandeses, que, como "principais transportadores" do comércio transatlântico em seu início, ocupavam o topo da economia internacional capitalista. Mas os novos homens do comércio da Inglaterra haviam decidido que os mares seriam deles e, em 1651, tendo empregado sua nova fortuna e posição social para ocupar os círculos parlamentares, eles abriram fogo, dando início àquela que se revelaria uma amarga e longa batalha contra a Holanda pela supremacia marítima[19]. Na esperança de aniquilar o comércio holandês e reduzir os privilégios dos monopólios ingleses de uma só vez, pressionaram pela aprovação da Lei de Navegação de 1651. Nenhuma mercadoria poderia entrar no território inglês a não ser em navios ingleses, tripulados por marinheiros ingleses, e nenhum navio estrangeiro poderia participar do comércio costeiro inglês[20].

17. Lloyd, *British Seaman*, p. 28; Davis, *English Shipping*, p. 5; Colin A. Palmer, *Human Cargoes: The British Slave Trade to Spanish America, 1700-1739*, Urbana, Ill., 1981, p. 5; Merrington, "Town and Country", p. 177; Dobb, *Studies*, pp. 89, 109-120, 198-199.
18. Dobb, *Studies*, pp. 167, 193, 219; Robert Brenner, "The Social Basis of English Commercial Expansion, 1550-1650", *JEH*, vol. 32, 1972, pp. 375, 378, 381, 382, 384. Ver também Wilson, *England's Apprenticeship*, p. 271.
19. J. H. Parry, "Transport and Trade Routes", *The Cambridge Economic History of Europe*, vol. 4: *The Economy of Expanding Europe in the Sixteenth and Seventeenth Centuries*, ed. E. E. Rich e C. H. Wilson, Cambridge, 1967, pp. 204, 205; Appleby, *Economic Thought*, p. 73; Davis, *English Shipping*, p. 12; Wallerstein, *Modern World System II*, pp. 38, 75; Charles M. Andrews, *The Colonial Period in American History*, New Haven, Conn., 1938, vol. 4, p. 32; Brenner, "Social Basis", p. 384.

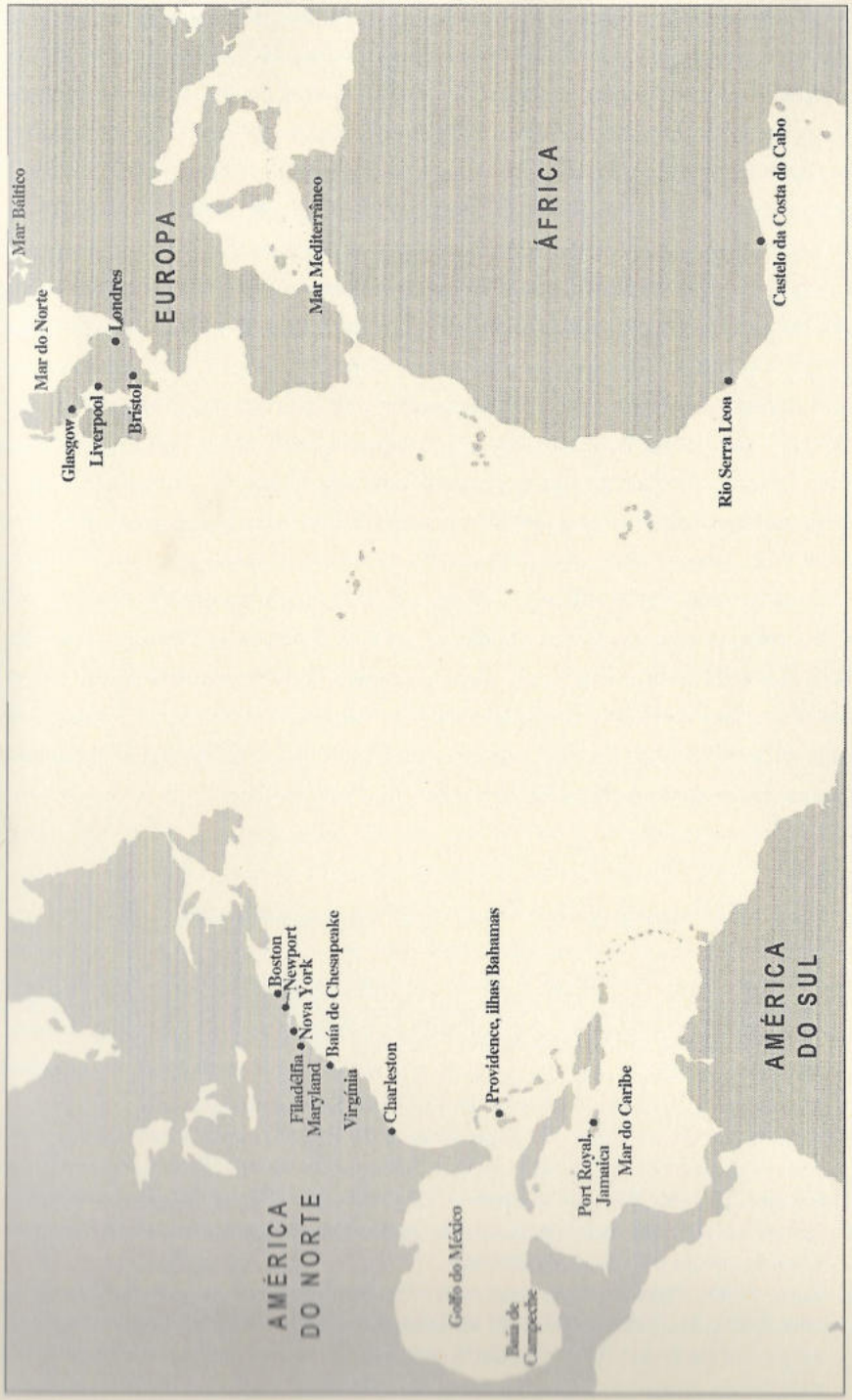
A ação legislativa foi logo alcançada pelo confronto militar: a disputa pelo comércio e pelo imperialismo ficou sangrenta. Os governantes ingleses lutaram três guerras contra a Holanda no terceiro quarto do século XVII: em 1652-1654, 1665-1667 e em 1672-1674. Enquanto isso, as iniciativas parlamentares prosseguiam. Outras Leis de Navegação foram aprovadas em 1660, 1663 e 1673, cada uma mais detalhada que a precedente e mais focada nas trocas comerciais cada vez mais importantes com o Novo Mundo. Algumas mercadorias – aquelas mais importantes no transporte a granel, como o açúcar, o tabaco, o índigo, o arroz, o cacau, o melaço e as provisões navais – eram "enumeradas": as companhias transportadoras inglesas monopolizariam estritamente seu movimento[21]. Com a aprovação da Lei de Navegação de 1696 e a criação do Conselho de Comércio que ela estabeleceu, o Estado inglês ampliou seu papel na direção do comércio, procurando endurecer os controles imperiais por meio da regulação e racionalização das trocas. Esses esforços simultaneamente ajudaram a derrotar os holandeses e a lançar a "Revolução Comercial" inglesa. O novo sistema colonial, com seu grupo cativo e em rápido crescimento de produtores e consumidores, ajudou a triplicar a tonelagem dos navios ingleses na segunda metade do século XVII[22].

20. L. A. Harper, *The English Navigation Acts: A Seventeenth Century Experiment in Social Engineering*, Nova York, 1939, pp. 49, 34; Dobb, *Studies*, p. 174; Andrew, *Colonial Period*, vol. 4, p. 37; Appleby, *Economic Thought*, p. 103.
21. Lloyd, *British Seaman*, p. 83; Peter Kemp, *The British Sailor: A Social History of the Lower Deck*, Londres, 1970, p. 38; Davis, *English Shipping*, p. 49; Violet Barbour, "Dutch and English Merchant Shipping in the Seventeenth Century", *Essays in Economic History*, ed. E. M. Carus-Wilson, Londres, 1954, vol. 1, p. 233; Andrews, *Colonial Period*, vol. 4, p. 64; Harper, *Navigation Laws*, pp. 239, 253; Wallerstein, *Modern World System II*, p. 236.
22. Wallerstein, *Modern World System II*, p. 269; Carl Ubbelohde, *The Vice-Admiralty Courts and the American Revolution*, Chapel Hill, N.C., 1960, p. 15; Andrews, *Colonial Period*, vol. 4, pp. 294, 296; Ian K. Steele, *Politics of Colonial Policy: The Board of Trade in Colonial Administration, 1699-1720*, Oxford, 1968, pp. 17, 31-46; Ruth Bourne, *Queen Anne's Navy in the West Indies*, New Haven, Conn., 1939, p. 15; David, *English Shipping*, p. 20; Harper, *Navigation Laws*, pp. 376, 358. Para a tonelagem dos navios, ver o apêndice B.

O ataque contra os holandeses era parte de um padrão mais amplo, pois o comércio em si no início da idade moderna era visto por muitos como "parte do conflito internacional", "uma forma amena de guerra". Canhoeiras, agressão e guerra eram centrais no comércio internacional e no desenvolvimento do novo sistema colonial. Buscando partes cada vez maiores dos mercados internacionais, os comerciantes ingleses guiaram sua nação para uma "era de guerras comerciais", que durou por mais de um século, mais ou menos de 1651 a 1763. Eles batalharam com os holandeses até 1689 e a partir de então se engalfinharam com os franceses pela supremacia comercial. O mercador inglês do início da modernidade, figura-chave para a consolidação do poder durante o início da ascensão do capitalismo, entendeu que os beligerantes, e não os mansos, seriam os herdeiros da terra[23].

As rotas comerciais inglesas constituíam as artérias do corpo imperial entre 1650 e 1750. Elas unificavam partes distantes do globo, mercados distintos e diferentes modos de produção. Aproximavam economias locais, regionais, nacionais e internacionais. Ligavam caçadores, fazendeiros, latifundiários, mercadores, artesãos, trabalhadores das indústrias do sistema doméstico, oficiais do Estado e escravos. Organizavam o fluxo das mercadorias e os movimentos da mão de obra. Essas rotas pulsantes, estendendo-se de um porto ao seguinte, eram as estruturas mais elementarmente materiais do império e, de fato, de toda a economia mundial (ver o mapa 1).

23. Coleman, *Economy of England*, p. 132; J. H. Parry, *Trade and Dominion: The European Overseas Empires in the Eighteenth Century*, Nova York, 1971, p. 12; Wilson, *England's Apprenticeship*, pp. 184, 376. Ver também Harper, *Navigation Laws*, p. 9, e o comentário de Coleman: "Por causa do crescimento lento ou limitado da receita agregada em uma dada área de mercado, os mercadores não podiam normalmente esperar por aumentos significativos nas vendas a não ser capturando mais do mercado dos seus rivais" (*Economy of England*, p. 131). Sobre discussões sobre o comércio como guerra, ver Carlo Cipolla, *Guns, Sails, and Empires: Technological Innovation and the Early Phases of European Expansion, 1400-1700*, Nova York, 1965, e Fernand Braudel, *Capitalism and Material Life, 1400-1800*, Nova York, 1973, pp. 289, 300.



Mapa. O Mundo Atlântico.

O centro nervoso de todo o sistema era Londres, e um quarto de sua população no início do século XVIII estava de alguma forma ligada ao comércio[24]. V. S. Pritchett observou uma vez que "mesmo o nome 'London' tem tonelagem em si"[25]. A fonética nesse caso reflete a história, pois, no início da idade moderna, Londres prosperou com a carga dos navios. O poder marítimo britânico e a importância da cidade se expandiram juntos. Londres não tardou a possuir talvez a maior concentração de capital do planeta. Era o lar das maiores fortunas; o lar daqueles que Defoe chamava "mercadores universais", os comerciantes mais voltados para o comércio internacional do mundo; o lar do Estado inglês[26]. Londres era o ponto de intersecção entre os mercados nacionais e os internacionais, entre o comércio doméstico e o exterior. Era o grande entreposto, exibindo uma extraordinária variedade de importação e exportação[27]. Acomodava tanto o serviço de alfândega inglês quanto um submundo labiríntico de contrabandistas que desviaram cerca de 8% (ou mais) do comércio da cidade durante o século XVIII[28]. Favorecidos por uma complexa divisão do trabalho, uma ampla base manufatureira e uma ampla gama de mercadorias disponíveis, os mercadores de Londres controlavam grande parte do comércio com o restante da Europa, a África, a América do Norte e o Caribe. A cidade necessariamente possuía provavelmente a maior comunidade de marinheiros do mundo. Entre 1702 e 1703, mais de doze mil londrinos trabalhavam no comércio internacional, e milhares de outros atuavam nas viagens que percorriam as costas da Inglaterra[29].

24. Davis, *English Shipping*, p. 390; Wilson, *England's Apprenticeship*, p. 171.
25. V. S. Pritchett, *London Perceived*, Nova York, 1962, p. 5.
26. Daniel Defoe, *A Tour through the Whole Island of Great Britain*, ed. Pat Rogers, 1724-1726 (reimp. Nova York, 1971), p. 541; Coleman, *Economy of England*, pp. 140-144; D. A. Farnie, "The Commercial Empire of the Atlantic, 1607-1783" *EHR*, vol. 15, 1962, p. 214.
27. Wilson, *England's Apprenticeship*, pp. 37-38; T. S. Willan, *The English Coasting Trade, 1600-1750*, Manchester, 1938, p. 189; Holderness, *Pre-Industrial England*, pp. 141, 142.
28. Elizabeth Everlynola Hoon, *The Organisation of the English Customs Service, 1696-1786*, Nova York, 1938, p. 92; C. Ernest Fayle, *A Short History of the World's Shipping Industry*, Londres, 1933, p. 215; Neville Williams, *Contraband Cargo: Seven Centuries of Smuggling*, Londres, 1959, pp. 101, 105. Williams nota a prontidão das massas londrinas para interceder por um contrabandista cercado por oficiais da alfândega.
29. Davis, *English Shipping*, p. 270; James A. Rawley, *The Transatlantic Slave Trade: A History*, Nova York, 1981, p. 233. Sobre o número de marinheiros, ver o relatório da alfândega de Londres, "An Account of the English Ships with the Number of Men Cleared [...] by ye Officers of the Customs House, between the 1 December 1702 and 1 December 1703", BL, Add. Ms 5459, f. 104.

Jack Tar vivia no extremo leste da cidade. Ele e seus irmãos marinheiros habitavam os distritos de Stepney, Whitechapel e Aldgate, os bairros de Spitalfields, Minories, St. Katharine, Shadwell, Ratcliff, Limehouse, Rotherhithe e Wapping. Os dois últimos ficavam um de frente para o outro, um em cada margem do Tâmisa, e, como sugeriu *sir* John Fielding, eram amplamente conhecidos como bairros de marinheiros. No lado do rio onde ficava Wapping estava a Execution Dock (ver figura 3), onde piratas, amotinados e outros marinheiros eram "lançados à eternidade"; do lado de Rotherhithe ficava o Angel Pub, onde, no final do século XVII, o juiz de execução Jeffries se sentava para assistir, do outro lado do rio, seus condenados sendo "desligados". Ao que parece, os marinheiros com frequência se encontravam do lado errado da lei, ou ao menos essa era a terrível impressão causada pelos corpos de marinheiros escurecidos, em decomposição e comidos pelos corvos pendurados nas forcas ao longo do rio[30].

Jack Tar muito provavelmente morava em Wapping, nas casas estreitas de dois andares feitas de madeira e tijolos de Flandres, muitas das quais, por volta dos anos 1740, estavam num estado de degradação. Famílias e indivíduos, moradores permanentes ou transitórios lotavam as habitações modestas que se amontoavam nas ruas contorcidas, nas vielas estreitas e nos becos, e se reuniam nas casas de música às vezes tumultuosas, nas pequenas lojas, mercados, ateliês e cervejarias[31]. Jack e seus amigos gostavam especialmente da alegria das cervejarias. Quer buscassem álcool, comida, descanso, um cachimbo cheio de tabaco ou um jogo de cartas, dados ou "dez-ossos", ou apenas as últimas novidades da navegação, normalmente encontravam satisfação nesses estabelecimentos "administrados pelos pobres para os pobres"[32]. O marujo também contava com os *pubs*, os bares de gim e as tavernas para se manter informado sobre as ações do *spirit*, dos *crimps* e do tenente naval que lideravam os bandos de recrutamento forçado, três personagens astutos e brutais que tinham um interesse profundo, embora nem sempre honesto, nos assuntos do marinheiro[33] (ver figura 4).

30. Informação de William Galloway, HCA 1/55, 1725, f. 57; Phillips, *The Thames*, p. 24.
31. M. J. Power, "East London Housing in the Seventeenth Century", em *Crisis and Order in English Towns, 1500-1700: Essays in Urban History*, ed. Peter Clark e Paul Slack, Toronto, 1972, pp. 243-247, 249-250, 253, 257.
32. Peter Clark, "The Alehouse and the Alternative Society", em *Puritans and Revolutionaries: Essays in Seventeenth-Century History Presented to Christopher Hill*, ed. Donald Pennington e Keith Thomas, Oxford, 1978, pp. 48, 49, 53, 60, 63.
33. *Barlow's Journal*, pp. 27, 90.

Figura 3. Um pirata é enforcado na Execution Dock, em Wapping. As autoridades britânicas puniam criminosos marítimos no maior bairro de trabalhadores marítimos de Londres, na expectativa de que o espetáculo de terror tivesse um amplo impacto social.

Figura 4. Uma vista do Tâmisa em Wapping, o bairro dos marinheiros no extremo leste de Londres. Marinheiros e estivadores cooperavam no carregamento e descarregamento dos navios.

Jack ouvira os contos terríveis sobre um dos maiores desastres da história da comunidade marítima de Londres. Às onze horas da noite do dia 26 de novembro de 1703, "começou a mais violenta tempestade de vento [...] já vista na Inglaterra", a Grande Tempestade que provocou uma destruição semelhante à de um furacão nas indústrias marítimas de Londres e em seus trabalhadores[34]. Estima-se que seis mil marinheiros tenham sido perdidos para a ira dos elementos; quinze navios de guerra e trezentas embarcações de carga afundaram. Rajadas de vento destruíram ou incendiaram quatrocentos moinhos, derrubaram mais de dezenove mil árvores apenas em Kent e destruíram duas mil chaminés e oitocentas casas[35]. Edward Barlow, em meio aos destroços de mastros, estaleiros e velas flutuando no rio no dia seguinte, pensou na tempestade como "um aviso da ira de Deus" contra o crescente materialismo da época e das formas como "Todos os comandantes e mestres [de navios] estão cheios de orgulho e opressão e tirania"[36].

Navegando no Tâmisa para o oeste, ele via campos abertos, moinhos e construções de todos os tipos. Os londrinos haviam reconstruído grandes porções da cidade depois de uma calamidade anterior, o Grande Incêndio de 1666. Jack passava pelas Escadas de Blackfriars, onde presidiários de Newgate – entre os quais provavelmente um ou outro colega seu – embarcavam para a América como serviçais compulsórios. Passava pelos cais de Milford Lane, território da Perry Gang, um dos maiores bandos de contrabandistas em uma cidade conhecida pelo que os marinheiros chamavam de "negócio clandestino". Passava por outras embarcações, das quais as tripulações das barcaças lançavam os insultos rituais conhecimentos como "*river wit*", astúcia do rio. Logo chegava ao "Pool", uma área estreita entre a Torre e a Ponte de Londres onde havia uma floresta de mastros de navios e um aglomerado massivo de dois ou três mil barcos de todas as nações. Marinheiros, estivadores e outros homens do mar, num grande alarido, passavam todo tipo de carga para barcos menores, veleiros e barcaças. Esse era o eixo da atividade marítima de Londres, o centro da "riqueza e do comércio"[37].

Barcos de todo tipo – navios, brigues e escunas, para citar só alguns – lotavam o Pool. Mercadores andavam de navio em navio, parando para assistir admirados

34. "An Account of the Great Storm, 1703", Stowe Manuscript 713, BL, f. 1b.
35. *Ibidem*; Defoe, *Tour*, pp. 137, 138; *Barlow's Journal*, p. 553N.
36. *Barlow's Journal*, p. 553.
37. Defoe, *Tour*, pp. 306, 296, 312, 317; Phillips, *The Thames*, pp. 25-26, 78, 32; Dampier, "New Voyage", p. 308; Cesar de Saussure, *A Foreign View of England in the Reigns of George I & George II*, ed. Madame Van Muyden, Londres, 1902, pp. 66-95; Ward, *London Spy*, p. 117.

os estivadores e os marinheiros descerem o último fardo da carga para dentro do ventre já cheio da embarcação, ou para discutir raivosamente com os construtores navais sobre os custos ou o ritmo lento dos reparos. Capitães e oficiais da alfândega negociavam e trocavam imprecações e piscadelas. Açougueiros, com aventais sujos de sangue, estocavam os navios cargueiros com carne bovina e suína salgada, enquanto mascates estendiam suas mercadorias nos cais de pedra e madeira. Escravos, servos e trabalhadores diários labutavam sob o olhar vigilante dos supervisores, carregando mercadorias de todo o mundo do interior dos navios para os armazéns. Os trabalhadores que as transportavam desviavam parte delas no meio do caminho. "*Mudlarks*" inclinavam as leves embarcações usadas para transferir bens dos navios para o cais, e depois voltavam tarde da noite, na maré baixa, para retirar do leito do rio a sua parte. Nos navios, nos cais ou nos *pubs* e tavernas próximos, marinheiros questionavam os capitães mercantes sobre suas destinações e salários, e também perguntavam uns aos outros sobre a solidez de um barco em particular ou sobre o caráter de seu capitão. Toda a área em torno do Pool cheirava a alcatrão[38].

Não muito longe do Pool havia diversos prédios imponentes que abrigavam organizações públicas e privadas cujas atividades davam forma à vida do marinheiro. Na sede da Alfândega, o Estado recorria à Lei de Prevenção de Fraudes e Regulação de Abusos no Comércio de Plantação de 1696 para conduzir buscas, apreender e taxar embarcações a fim de extrair sua parte dos excedentes comerciais. Ampliada e renovada no final dos anos 1710 e início dos anos 1720, a Alfândega corporificava de mais de uma maneira o que Defoe chamou de "magnificência"[39]. Outras instituições próximas eram o Escritório de Impostos,

38. Phillips, *The Thames*, p. 39; Defoe, *Tour*, p. 318.
39. Defoe, *Tour*, p. 312; Hoon, *English Customs Service*, pp. 290, 52-88; Joseph Doty, *The British Admiralty as a Factor in Colonial Administration*, Filadélfia, 1930, pp. 13, 14, 16-17. Ver também "An Act for Preventing Frauds and Regulating Abuses in the Plantation Trade" (7 and 8 William III, c. 22, 1696), em Sir Thomas Parker, *The Laws of Shipping and Insurance, with a Digest of Adjudged Cases*, Londres, 1775 (reimp. *British Maritime Cases*, Abingdon, Oxfordshire, 1978), pp. 25-26. Outras iniciativas foram tomadas contra o tráfico ilícito em 1718, 1733, 1736 e 1746. Ver também Harper, *Navigation Laws*, pp. 135, 142; Williams, *Contraband Cargo*, pp. 105, 86, 94, 114, 108, 112; Andrews, *Colonial Period*, vol. 4, p. 210; *idem*, "Colonial Commerce", *AHR*, vol. 20, 1914, p. 49; Bourne, *Queen Anne's Navy*, p. 15; Patrick Crowhurst, *The Defense of British Trade, 1689-1815*, Folkestone, Kent, 1977, p. 61. Como escreveu Peter Linebaugh sobre o Tâmisa: "A divisão entre as transações [alfandegárias] legítimas e criminosas nunca foi clara em nenhum nível. Roubos, subornos, fraudes, conluios, desvios, pagamento de salários, regalias,

cuja força policial de milhares de membros combatia contrabandistas; o Banco da Inglaterra, cujo capital e crédito financiavam grande parte do comércio exterior; a Royal Exchange Assurance e a London Assurance Society, que faziam seguros contra "todos os riscos do mar" – desde que estivessem relacionados às propriedades dos mercadores e não às vidas dos marinheiros. Na rua Leadenhall ficavam os escritórios da Companhia das Índias Orientais, "uma corporação de homens de caras sérias e bolsas profundas"; entre as ruas Broad e Threadneedle ficavam os da Companhia dos Mares do Sul; e, perto deles, os da Companhia Real Africana, quase extinta. Jack Tar e seus irmãos do passado e do presente navegaram nos navios dessas companhias[40].

Subindo o Tâmisa, Jack passava pelo Cais Billingsgate, onde quinhentos a setecentos barcos que carregavam carvão – "*cats*", "*hags*" e "*flys*"*, como eram chamados pelos marinheiros – ficavam ancorados. Ele passava por estaleiros reais e privados onde grupos de trabalhadores pregavam ripas de madeiras ao redor do cavername do casco do navio. Via portos secos e molhados, cheios de barcos quebrados ou apodrecidos. Observava o conjunto infinito de armazéns varejistas que forneciam insumos aos construtores navais. À esquerda de quem sobe o rio, em frente à Câmara dos Comuns, ele fitava a prisão de Marshalsea, entre cujos ocupantes sempre parecia haver um bom número de marinheiros, enviados para lá pela Corte do Almirantado, que se reunia no Old Bailey. Daniel Defoe observou que "existem em Londres, embora sejamos uma nação da liberdade, mais prisões públicas e privadas, e casas de confinamento, que em qualquer outra cidade da Europa, talvez tantas quanto as de todas as capitais da Europa somadas". Jack conhecia esses locais de confinamento bem o bastante – do lado de dentro – para duvidar de um tal pronunciamento orgulhoso sobre a "nação da liberdade"[41].

a compra, a venda, a liquidação e a vista grossa assumiam formas que mal se podiam discernir como parte do tráfego cotidiano do rio" ("Socking: Tobacco Porters, the Hogshead, and the Excise", em *The London Hanged: Crime and Civil Society in the Eighteenth Century*, no prelo).

40. Defoe, *Tour*, pp. 310, 312, 306, 309, 311; Fayle, *Short History*, p. 193; Barry Supple, *The Royal Exchange Assurance: A History of British Insurance, 1720-1970*, Cambridge, 1970, p. 11; A. H. John, "The London Assurance Company and the Marine Insurance Market of the Eighteenth Century", *Economica*, vol. 25, 1958, pp. 126-41; Ward, *London Spy*, p. 14 (citação sobre a Companhia das Índias Orientais).

* Algo como "gatos", "bruxas" e "moscas". (N. da T.)

41. Defoe, *Tour*, pp. 316, 317, 321 (citação), 330. Ver também Arthur L. Hayward (ed.), *Lives of the Most Remarkable Criminals*, 1735 (reimp. Nova York em 1927), p. 35.

Não muito longe do rio, na extremidade oeste de Londres, ficava o edifício do Almirantado, construído no final do século XVII para gerenciar os assuntos cada vez mais importantes e complicados da Marinha Real. Em 1740, a marinha tinha se tornado o braço mais longo e mais forte do Estado. Ela cresceu dramaticamente em um século, adquirindo estabilidade após as reformas organizacionais de Samuel Pepys, e enfrentou os desafios das guerras contra a Holanda, a Espanha e a França. Essa expansão da marinha e do poder do Estado havia, no entanto, criado problemas. Uma marinha mais forte demandava mais trabalho marítimo, mas o salário baixo e as más condições de trabalho a serviço do rei não estimulavam os marinheiros a servir. Cada vez mais, o recrutamento forçado de trabalhadores marítimos, planejado e organizado pelo Almirantado, fazia o trabalho que o livre mercado não conseguia[42]. O recrutamento forçado foi fundamental para a formação de uma classe trabalhadora marítima.

Quando Jack Tar descia de novo o rio, a paisagem de Londres ao longo do Tâmisa oferecia uma imagem da ordem social e econômica da cidade. Começando nas regiões do extremo oeste, em Westminster, e navegando para baixo, na direção dos York Buildings, Jack contemplava os principais símbolos da aristocracia inglesa. Dos York Buildings até o Temple, admirava as sedes e os escritórios da elite profissional e de negócios da cidade. A área entre o Temple e a Torre era destinada ao comércio, onde pequenos e grandes comerciantes se engajavam na arte de comprar e vender. Descendo da Torre em direção a Limehouse, Jack via seu próprio povo, a classe trabalhadora e especialmente os trabalhadores marítimos de Londres[43]. Finalmente ele chegava a Gravesend*, "a última cidade do rio Tâmisa", de onde todas as embarcações de Londres saíam para todas as partes do mundo. Para um marinheiro, Gravesend era "um nome adequado, como todos os marujos sabem", já que era para onde "muitos nunca mais voltam"[44]. Marinheiros incertos sobre seus futuros partiam para "lugares estranhos". Ao fazê-lo, serviam a aristocratas preocupados com o poder do Estado e do Império, a uma burguesia

42. Defoe, *Tour*, pp. 327, 335; Wallerstein, *Modern World System II*, pp. 248, 249; Lloyd, *British Seaman*, p. 100; Kemp, *British Sailor*, p. 41; Bourne, *Queen Anne's Navy*, p. 264; Parry, *Trade and Dominion*, p. 203; Leslie Gardiner, *The British Admiralty*, Edinburgh, 1968, p. 104.

43. Phillips, *The Thames*, p. 119.

* Há duas maneiras de entender esse gracejo: lendo-se Graves-end (que poderia ser entendido como "fim no túmulo") ou Grave-send (algo como "enviado para o túmulo"). (N. da T.)

44. *Ramblin' Jack: The Journal of Captain John Cremer*, ed. R. Reynall Bellamy, Londres, 1936, pp. 74, 94. Ver também Defoe, *Tour*, p. 137.

seriamente empenhada na acumulação de capital e a pequenos comerciantes que buscavam conseguir quantias decentes de dinheiro. Muitos tipos de poderes e de interesses dependiam do marinheiro de Londres, que assistia Gravesend desaparecer ao longe enquanto o navio ganhava o mar.

Se a Inglaterra e suas colônias estavam ou não em guerra era isoladamente o fator mais determinante na vida do marinheiro no início da era moderna. Entre 1650 e 1750, a Inglaterra se envolveu em seis guerras importantes: as três contra a Holanda mencionadas anteriormente; a Guerra da Liga dos Augsburg (Guerra do Rei William), 1689-1697; a Guerra da Sucessão Espanhola (Guerra da Rainha Anne), 1702-1713; e a Guerra da Orelha de Jenkins, 1739-1742, que se expandiu na Guerra da Sucessão da Áustria (Guerra do Rei George), 1740-1748. A mobilização simultânea da Marinha Real e de enormas forças corsárias gerou uma furiosa competição pelas habilidades e pela força do Jack Tar. Os salários no trabalho mercante aumentavam significativamente durante as guerras, não apenas como uma compensação pela possibilidade de ataques, capturas ou prisão pelo inimigo, mas também como compensação pela possibilidade de ataques, capturas ou prisão pelo próprio governo de Jack por meio do recrutamento forçado[45].

Os tempos de guerra ofereciam ao marinheiro salários substancialmente mais altos, prêmios em dinheiro, maior escolha de destinos e capitães e uma disciplina mais branda, menos violenta. Mas também criava perigos graves, que ameaçavam anular os benefícios a qualquer momento. Muitos desses perigos resultavam do que Edward Barlow chamou de o "hábito maligno" do recrutamento forçado. Muitos marinheiros perderam "sua arca, suas roupas e vários meses de salário". Muitos outros perderam suas vidas para doenças ou em batalhas. As ações dos inimigos, especialmente as dos corsários estrangeiros, eram fonte de eterna preocupação para os marinheiros, visto que elas frequentemente resultavam na perda de dinheiro, bens pessoais e liberdade. Os marinheiros sentiam uma ambivalência profunda sobre os riscos dos períodos de guerra. Eles podiam ter sorte e ganhar; eles podiam perder tudo[46].

45. Lloyd, *British Seaman*, p. 137; Davis, *English Shipping*, p. 325. Ver também Parry, *Trade and Dominion*, p. 217: "As marinhas não só absorviam homens, elas os destruíam, e isso não apenas – nem mesmo principalmente nas batalhas, mas pela doença. Como os navios, os homens neles apodreciam".
46. *Barlow's Journal*, p. 95. Ver o capítulo 3 deste livro sobre os salários.

Londres em 1740 era um lugar perigoso para o Jack Tar. A guerra acabara de ser declarada contra a Espanha, e bandos de recrutadores forçados vasculhavam a cidade à procura de homens que provavelmente eram marinheiros. A Marinha em si era um lugar ainda mais perigoso, sobretudo por causa da epidemia de tifo que grassava pela frota real[47]. Durante o reinado da rainha Anne, os marinheiros entravam na marinha como homens "arrastados para a execução". E isso era precisamente o que o serviço naval representava para milhares de desconhecidos, já que metade de todos os recrutados de maneira forçada nos séculos XVII e XVIII morriam no mar. Aqueles com sorte suficiente para se manterem vivos frequentemente ficavam sem salários. Alguns comandantes, num esforço para evitar a deserção, atrasavam os salários de seus tripulantes por três, quatro e até por seis anos e meio[48]. A demanda do Estado por trabalho marítimo e a recusa do marinheiro em ser a oferta resultaram em um tipo de guerra civil pela força e habilidades do homem do mar. Bandos de recrutamento forçado abordavam os barcos ao som "cortante de sabres", mediante o qual sabiam que os "muito fortes e robustos homens do mar" a bordo não queriam servir o rei e estavam dispostos a perder um membro para prová-lo[49]. A tática da resistência variava muito. Marinheiros promoviam tumultos no cais; viravam barcos cheios de "recrutas"; se automutilavam ou se feriam, por exemplo, queimando com ácido feridas na pele para parecer que tinham escorbuto; e fingiam todo tipo de paralisia, retardo mental e convulsões. Sem um bom disfarce, os marinheiros "não podiam andar nas ruas sem correr perigo, nem dormir em segurança"[50].

47. Daniel Baugh, *British Naval Administration in the Age of Walpole*, Princeton, N.J., 1965, p. 179.
48. Hutchinson, *Press Gang*, pp. 28 (citação), 44. Ver J. S. Bromley (ed.), *The Manning of the Royal Navy: Selected Public Documents, 1693-1873*, Londres, 1974, pp. xxvi-xxvii. Ver também Lloyd, *British Seaman*, p. 44 e capítulos 6-9 para uma excelente discussão do recrutamento em suas múltiplas dimensões.
49. Análise de John White, HCA 1/54, 1718, f. 85; informado por Randolph Barber, HCA 1/54, 1718, ff. 76-77; Francis Nicholson para Matthew Teate, CO 5/1314, 1704, ff. 288-289.
50. *Adventures by Sea of Edward Coxere*, pp. 36, 27, 34; Hutchinson, *Press Gang*, p. 304. Peter Kemp escreveu: "Até o início das grandes guerras do século XVIII, as gangues de recrutamento não haviam penetrado profundamente na trama geral da vida nacional [inglesa]". Mais adiante, os novos e duros meios de obter mão de obra foram recebidos com resistência, que, por sua vez, era combatida por novas formas de disciplina. O terrível espetáculo do "açoitamento diante da frota" – que consistia em açoitar um marinheiro até a morte na presença dos homens de toda uma esquadra de navios – foi implementado em 1698, chegando ao apogeu durante a Guerra da Sucessão austríaca. O "corredor da morte" também ganhou proeminência nesse período. Ver Kemp, *British Sailor*, pp. 99, 88, 90, 116; e G. Hinchliffe, "Impressment of Seamen during the War of Spanish Succession", *Mariner's Mirror*, vol. 53, 1967, pp. 137-142. Por uma análise

Durante certo tempo, as coisas foram um pouco mais fáceis para os marinheiros na América. Em 1708, sua resistência própria e diversificada se combinou às pressões dos empreendedores do corso e do comércio para garantir a aplicação da "Sixth of Anne", uma lei que tornava ilegal o recrutamento forçado nas colônias, exceto de desertores navais. Mas o recrutamento forçado continuou mesmo assim, especialmente depois de 1739, quando a guerra eclodiu, e ainda mais intensamente depois de 1746, quando a Sixth of Anne foi revogada pelas colônias continentais. Embora o Parlamento pudesse revogar a lei, não podia revogar a crença do marinheiro de que o recrutamento forçado violava seus direitos garantidos pela Carta Magna. O recrutamento forçado, como mostrou de maneira convincente Jesse Lemisch, era uma constante preocupação do Jack Tar[51].

A guerra também afetou os mercadores na Inglaterra e na América que empregavam o Jack Tar e, à primeira vista, seu primeiro impacto parece ter sido negativo. A guerra era a principal fonte de instabilidade para o comércio. Redes internacionais de comunicação e transporte eram interrompidas; os custos do seguro marítimo aumentavam com o aumento dos riscos de navegação; o recrutamento forçado diminuía a oferta de força de trabalho para o mercador. Corsários franceses e espanhóis assediaram e tomaram um grande número de embarcações inglesas e americanas. O comércio para alguns portos, dependendo das alianças e dos teatros de guerra, contraiu; alguns portos sofreram depressões. Investidores da indústria naval mercante tiveram muitas perdas, algumas delas devastadoras[52].

Ainda assim, os problemas do período de guerra não eram distribuídos homogeneamente dentro da comunidade mercantil. A guerra criava vantagens concre-

pioneira das táticas de recrutamento, ver Jesse Lemisch, "Jack Tar versus John Bull", e também "Jack Tar in the Streets: Merchant Seamen in the Politics of Revolutionary America", *WMQ*, vol. 25. 1968, pp. 381-400.

51. Dora Mae Clark, "The Impressment of Seamen in the American Colonies", em *Essays in Colonial History Presented to Charles McLean Andrews by his Students*, New Haven, Conn., 1931, pp. 207, 209, 209, 214, 218-19; Lemisch, "Jack Tar versus John Bull", p. 47; John Dennis, *An Essay on the Navy*, Londres, 1702, p. 46; John Oglethorpe, "The Sailor's Advocate", 1728, em Bromley, *Manning the Royal Navy*, p. 72.

52. T. S. Ashton, *Economic Fluctuations in England, 1700-1800*, Londres, 1959, p. 56; Holderness, *Pre-Industrial England*, p. 5; Paul G. E. Clements, "The Rise of Liverpool, 1665-1700", *EHR*, vol. 29, 1976, p. 215; Davis, *English Shipping*, pp. 316-317; J. S. Bromley, "The French Privateering War, 1702-1713", *Historical Essays, 1600-1750, Presented to David Ogg*, ed. H. E. Bell e R. L. Ollard, Londres, 1963, p. 229; Donald F. Chard, "The Impact of French Privateering on New England, 1689-1713", *American Neptune*, vol. 35, 1975, p. 154; Crowhurst, *Defense of British Trade*, p. 19.

tas para alguns. Elas eram feitas, afinal de contas, para capturar novos territórios e mercados. A Guerra da Sucessão Espanhola, por exemplo, resultou na apropriação pela Inglaterra de uma parte maior do mercado da América Espanhola[53]. Outros mercadores encontravam grandes lucros nos contratos de guerra, no corso e no comércio ilegal. Durante períodos de conflito, os termos de troca tendiam a favorecer a Inglaterra. Mercadores ingleses frequentemente terminavam disputas internacionais com mais tonelagem nos barcos do que anteriormente, porque as campanhas dos seus navios corsários normalmente produziam ganhos líquidos[54].

Talvez o efeito mais importante da guerra fosse sua tendência de centralizar o poder econômico na indústria naval mercante, fortalecendo as partes mais poderosas da mercancia. Apesar dos perigos da guerra, a grande maioria dos navios terminava sua viagem em segurança; os navios que partiam, apesar de serem em menor número, levavam cargas maiores. Para compensar taxas de seguro maiores e salários mais altos, mercadores cobravam fretes proporcionalmente maiores. Eles quase sempre tinham lucros maiores. Os comerciantes com capital suficiente para suportar perdas de curto prazo eram os que mais ganhavam. "A guerra", escreveu Gary Nash, "aumentava massivamente os riscos do comércio ultramarino, e aqueles que não conseguiam suportar a perda de um, dois ou mesmo de um maior número de navios para saqueadores inimigos em alto-mar eram eliminados do negócio". Esses perigos eram maiores, é claro, para os transportadores menores. Assim, o comércio durante os tempos de guerra ajudou a concentrar a riqueza nas mãos dos mercadores capitalistas que já ocupavam posições de fortuna e poder. Ao fazê-lo, contribuiu para o crescimento da desigualdade social e econômica no século XVIII na Inglaterra e na América. A própria concentração de poder nas mãos dos mercadores deixou a vida do marinheiro ainda mais difícil[55].

53. Ashton, *Economic Fluctuations*, p. 68; Nash, *Urban Crucible*, pp. 56, 65; Bourne, *Queen Anne's Navy*, pp. 13, 282; Curtis Nettels, "England and the Spanish American Trade, 1680-1715", *Journal of Modern History*, vol. 3, 1931, p. 32; Parry, *Trade and Dominion*, p. 110; Williams, *Contraband Cargo*, p. 143; Richard Pares, *War and Trade in the West Indies, 1739-1763*, Oxford, 1936, p. 126; George H. Nelson, "Contraband Trade Under the Asiento, 1730-1739", *AHR*, vol. 51, 1945, p. 55; Harold V. W. Temperley, "The Causes of the War of Jenkins' Ear", *Royal Historical Society Transactions*, série 3, n. 3, 1909, p. 197; Wallerstein, *Modern World System II*, p. 256; Wilson, *England's Apprenticeship*, pp. 280-281.

54. A. H. John, "War and the English Economy, 1700-1763", *EHR*, vol. 7, 1955, pp. 339, 333, 343-344; Harper, *Navigation Laws*, p. 369.

55. Davis, *English Shipping*, pp. 318, 329, 320, 41; Nash, *Urban Crucible*, p. 56 (citação). Ver o ótimo capítulo de Nash, "The Seaport Economies in an Era of War", pp. 45-75, assim como

Os mercadores de Londres contratavam o Jack Tar para servir nos comércios prósperos que empreendiam com quase todo o continente europeu. Jack e seus colegas levavam as mercadorias dos comerciantes para Dunquerque, Calais, Saint-Malo, Brest e Bordeaux, na França; para Roterdã e Amsterdã, na Holanda; e para os portos do nordeste: Bremen, Hamburgo e Bergen. Esse comércio com o entorno europeu era menos seguro que outras rotas, pois era sempre assolado por rivalidades e hostilidades internacionais. Alguns mercadores achavam que os ingleses não deveriam comerciar com um inimigo; outros preferiam o lucro à ideologia e continuavam a mover suas mercadorias por meio de contrabando.

O comércio com o norte da Europa incluía os portos de Gotemburgo e Estocolmo, na Suécia; Copenhague, na Dinamarca; Riga, na Livônia (mais tarde Letônia); São Petesburgo, na Rússia; e Oslo, na Noruega. Esses comércios, por muito tempo dominados pelos holandeses, lidavam com mercadorias a granel: vinho, sal, pescado, cereais, madeira, insumos navais, chumbo, estanho, ferro, cobre, carvão, milho e lã. Esses bens davam vida à navegação. Seu deslocamento exigia que os mercadores mobilizassem enormes quantidades de trabalho marítimo. A regularidade desse comércio e a experiência acumulada pelos mercadores que o organizavam foram fundamentais para o aumento da produtividade do trabalho marítimo. Razões favoráveis homem/tonelada e baixos tempos de rotatividade no porto foram alcançados nos mercados do norte europeu no final do século XVII. Grande parte dessa eficiência teve origem nos pequenos portos de Yarmouth, Hull, Bideford, Falmouth, Deptford, Sunderland e Topsham. Em geral, o comércio com o norte da Europa e com outros países europeus próximos se expandiu significativamente entre 1650 e 1750, mas não em um ritmo tão alto quanto o crescimento comercial inglês[56].

O comércio inglês com o Mediterrâneo e com o sul da Europa estava bem estabelecido em cerca de 1600, e cobria uma gama diversificada de portos e países. Embarcações inglesas carregavam mercadorias para Lisboa, Madeira, Sevilha, Málaga, Cádis, Ilhas Canárias, Livorno, Gênova e Zaquintos, para nomear apenas alguns dos destinos comerciais (ver figura 5). Esse comércio, embora em menor escala que o do norte da Europa, também era dominado por produtos básicos:

pp. 165, 257, 55, 65. Ver também Bernard e Lotte Bailyn, *Massachusetts Shipping, 1697-1714: A Statistical Study*, Cambridge, Mass., 1959, p. 63; Ashton, *Economic Fluctuations*, pp. 64, 60.

56. Barbour, "Dutch and English Shipping", p. 230; Davis, *English Shipping*, pp. 179, 204; Parry, *Trade and Dominium*, p. 214; e *idem*, "Transport and Trade Routes", pp. 204-205.

óleo, vinho, queijo e pescado. Em 1700, no entanto, o comércio inglês com o Mediterrâneo começou a declinar, e continuou a declinar até 1770. O peixe seco enviado para o sul da Europa era pescado por barcos ingleses e norte-americanos ao largo da costa da ilha de Terra Nova e da Nova Inglaterra. Esse comércio de pescados foi mais importante para a economia do Atlântico no século XVII, quando as zonas de pesca eram vistas como "berçários" para os marinheiros de alto-mar, do que no século XVIII. Relativamente poucos marinheiros, além dos originários das pequenas comunidades costeiras de Massachusetts, Canadá e Inglaterra, trabalhavam como pescadores[57].

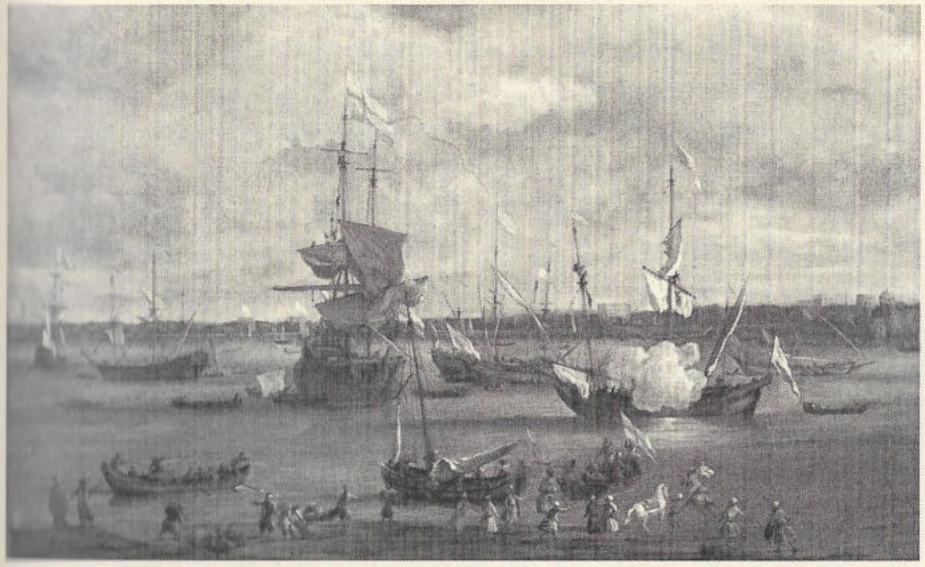


Figura 5. Mercadores ingleses em um porto do Mediterrâneo, por Willem Van de Velde II. Um dos navios dispara um tiro de canhão, talvez em uma comemoração ou por diversão.

Milhares de marinheiros trabalhavam nos comércios europeus. As viagens, especialmente aquelas para a Europa do norte e países europeus mais próximos, eram curtas e previsíveis, durando normalmente apenas alguns meses. Os perigos para a saúde e o bem-estar eram tão baixos quanto possível para a navegação em

57. Davis, *English Shipping*, p. 232; Harper, *Navigation Laws*, p. 354; Wilson, *England's Apprenticeship*, p. 38. Sobre a pesca no Novo Mundo, ver o ótimo estudo de Daniel E. Vickers, "Maritime Labour in Colonial Massachusetts: A Case Study of the Essex County Cod Fishery and the Whaling Industry in Nantucket", tese de doutorado, Princeton University, 1981.

alto-mar, já que o porto, as provisões e os consertos mais próximos nunca estavam a meio oceano de distância. Os marinheiros às vezes recusavam viagens para os portos do Báltico se elas fossem oferecidas perto do final do ano, temendo que um congelamento os prendesse durante o longo inverno setentrional. Mas, em geral, as viagens curtas e rápidas eram muito apreciadas. Afinal de contas, havia muito para ver e para fazer. As cidades portuárias da Europa ofereciam de tudo aos marinheiros, desde os maiores divertimentos até os produtos do progresso da civilização ocidental[58].

O comércio para o Mediterrâneo era mais preocupante, pois as viagens de ida e volta demoravam mais (de seis a nove meses) e incluíam a ameaça dos piratas argelinos, os famosos e temidos "Sallie Rovers". O capitão Nathaniel Uring relatou em 1712 que seu "pessoal" tinha "terríveis apreensões de serem feitos escravos" por tais bandidos. E montes de marujos eram, de fato, capturados e escravizados pelos argelinos e por "aqueles bárbaros insensatos", os turcos. Os marinheiros de mais sorte eram resgatados; muitos outros pereciam. Ainda assim, muitos dos marinheiros provavelmente sabiam que o risco de uma captura foi caindo ao longo do século XVIII. Saber disso os deixava mais tranquilos para contemplar as belezas visuais do Mediterrâneo, como as "Quatro Chaminés do Inferno", os vulcões que se erguiam das ilhas Lipari, na costa da Sicília[59].

O comércio com as Índias Orientais, embora também organizado a partir de Londres, era, de muitas maneiras, a exata antítese do comércio com a Europa. Realizado por um monopólio, a Companhia das Índias Orientais, e não por um grupo não organizado de comerciantes privados, esse era um mercado quase exclusivamente de artigos de luxo, não a granel, sobretudo tecidos de algodão, seda, porcelana, chá e utensílios de metal, itens cujo enorme valor produzia lucros exorbitantes. O volume do comércio com as Índias Orientais, em contraste com o seu valor, nunca era grande. Mas a duração e as demandas das viagens para o Oriente, que duravam mais de dois anos e atravessavam águas perigosas, demandavam navios imensos, de trezentas a quinhentas toneladas, e uma enorme tripulação. A Companhia das Índias Orientais, consequentemente, empregava mais marinheiros que qualquer outro comércio de artigos de luxo do início da era moderna[60].

58. Row v. Sheldon, HCA 24/1333, 1720; *Barlow's Journal*, p. 164.
59. *Voyages and Travels of Captain Nathaniel Uring*, p. 180. Para o diário de um marinheiro da Nova Inglaterra que foi capturado por piratas, ver *The Narrative of Joshua Gee, 1680-1687*, Hartford, Conn., 1943. Ver também *Barlow's Journal*, pp. 55-58.
60. Davis, *English Shipping*, pp. 257-266. O princípio da história da Companhia das Índias Orientais pode ser acompanhado em K. N. Chaudhuri, *The English East India Company: The Study of an Early Joint-Stock Company, 1600-1640*, Nova York, 1965. Uma visão geral sobre o tema pode ser vista em Ramkrishna Mukherjee, *The Rise and Fall of the East India Company: A Sociological Appraisal*, Nova York, 1974.

Seguindo os portugueses e os holandeses para as Índias Orientais, os ingleses estabeleceram entrepostos comerciais em Surate (1612), Madras (1639), Bombaim (1665) e Calcutá (1690), mas por algum tempo permaneceram bastante dependentes da boa vontade política dos chefes do Império Mogol. Na década de 1680, mercadores ingleses iniciaram um intercâmbio limitado com a China, cujos líderes, após muita insistência, concordaram em fazer negócio com os "bárbaros de cabelos vermelhos", mas apenas em seus próprios termos, o que incluía uma transferência massiva de prata dos cofres ingleses para os cofres chineses. A Companhia das Índias Orientais, em troca de sua prata, trazia para casa, entre vários outros produtos, o chá, que se tornou uma das bebidas favoritas dos ingleses no século XVIII[61].

As viagens para as Índias Orientais eram, antes de mais nada, penosas. O confinamento nos navios, que parecia durar uma eternidade, testava a paciência, os nervos e a saúde de todos, do capitão ao camareiro. O risco de morte em uma viagem tão longa era alto. A maioria dos marinheiros mostrava mais que vestígios de escorbuto a partir da metade da costa da África. Nos portos da Índia, que os marujos consideravam insalubres, os marinheiros buscavam a salvação na bebedeira, o que, é claro, piorava a situação. O fato de que a Companhia das Índias Orientais era um monopólio controlado por "comerciantes aristocratas" não ajudava em nada o marinheiro[62]. Os salários eram rigidamente controlados, as oportunidades de deserção eram limitadas e a preocupação da Companhia com seus empregados era conhecida por sua escassez[63]. E além de todos esses problemas havia o fato de serem um intruso imperial. Pode-se perguntar quan-

61. Eric Wolf, *Europe and the People without History*, Berkeley, 1982, pp. 240, 252. Para o melhor recente panorama do comércio no Oriente, ver K. N. Chaudhuri, *Trade and Civilization in the Indian Ocean: An Economic History from the Rise of Islam to 1750*, Cambridge, 1985.
62. Crowhurst, *Defense of British Trade*, pp. 208, 224, 218; "The Journal of Francis Rogers", *Three Sea Journals of Stuart Times*, ed. Bruce Ingram, Londres, 1936, p. 188. J. H. Parry observa que a eficácia do limão no tratamento do escorbuto era bem conhecida no século XVII. Para muitos comandantes, entretanto, o preço dos limões era maior que o das vidas de seus marinheiros: o não tratamento do escorbuto era "devido à culpável mesquinharia e negligência, [...] não à ignorância" (*Trade and Dominion*, p. 219).
63. Alguns poucos marinheiros realmente desertavam e se juntavam à Marinha Indiana. Ver Dampier, "New Voyage", p. 507.

tos marinheiros partilhavam das dúvidas de Edward Barlow, que, durante uma viagem às Índias Orientais em 1690, fez a seguinte ponderação sobre a moral do império: "Mas que nações venham e se implantem em ilhas e países pela força, e construam portos e criem leis, e forcem as pessoas a costumes contrários às verdadeiras naturezas e às pessoas desses lugares sem seu consentimento, como isso vai ficar perante a lei de Deus e da religião que professamos, que o mundo o julgue". Uma gama de apreensões e dificuldades fazia das embarcações da Companhia das Índias Orientais viveiros de motins e rebeliões nos anos 1690[64].

Ainda assim havia, é claro, algumas vantagens em trabalhar no comércio das Índias Orientais. Durante o período de guerra, alguns marinheiros deliberadamente se inscreviam para viagens longas para driblar o recrutamento forçado. Alguns poucos escolhiam as distantes Índias como forma de impor a si mesmos uma disciplina financeira, na esperança de ter economizado uma boa quantia de dinheiro quando voltassem a Londres. As Companhias das Índias Orientais também ofereciam um sistema de pagamento que deve ter sido atrativo para marinheiros com família: dois meses adiantados antes da partida, com a permissão de que um representante designado recebesse os salários em Londres em intervalos regulares durante a viagem, garantindo um apoio vital para os dependentes do marinheiro em sua ausência. Provavelmente, o fator mais atraente do comércio para o Oriente era o "privilégio" concedido a cada marinheiro: um pequeno espaço para que ele embarcasse, sem custo de frete, alguns itens para "comércio privado". Essa era uma parte valorizada e importante do seu salário[65].

Os diários e registros dos marinheiros deixam claro que a coisa mais importante em uma viagem para as Índias era o trajeto da volta, particularmente a escala na ilha de Santa Helena, a 1850 quilômetros da costa sudoeste da África. Santa Helena era "um ponto de encontro comum para nossos navios ingleses que voltavam para casa vindo da Índia", observou Francis Rogers, e "é conhecido como um dos lugares mais saudáveis do mundo". Muitos homens "praticamente mortos de escorbuto e outras doenças [...] quando carregados para terra firme aqui, se recuperam por milagre, raramente algum morrendo, mesmo com toda

64. *Barlow's Journal*, pp. 401, 445. Para um vívido exemplo de motim no comércio das Índias Orientais, ver "An Account of the Discovery of an Horrid Plot and Conspiracy on board the Ship *Antelope*", CO 323/3, ff. 92-93. Pode-se aprender muito sobre o comércio das Índias Orientais com a leitura do ótimo livro de Robert C. Ritchie, *Captain Kidd and the War against the Pirates*, Cambridge, Mass., 1986.

65. Parry, *Trade and Dominion*, p. 64. Sobre salários, ver o capítulo 3 deste livro.

a gravidade de seu estado ao desembarcarem"[66]. Um marinheiro que acreditava ter sido envenenado por uma prostituta na Índia disse ao seu médico que, se ele "conseguisse mantê-lo vivo até chegarmos a Santa Helena, ele acreditava fortemente que aquela ilha saudável o recuperaria". Ao que parece, a ilha raramente desapontava os que buscavam milagres. Ela oferecia um bom vinho de Arrack, boa pesca, ervas medicinais, uma brisa limpa e comida e frutos frescos[67]. William Dampier observou que marinheiros doentes a ponto de terem de ser carregados para a terra em suas redes em uma semana "conseguiam pular e dançar". As festas em Santa Helena eram alegres, e muitos marinheiros arranjavam namoradas. Boa parte dessas celebrações vinham da própria sobrevivência dos marinheiros em uma das rotas mais desafiadoras da navegação no início da modernidade[68].

Em 1740, Londres havia perdido grande parte de sua superioridade no comércio para os portos a oeste, como Bristol, Liverpool e Glasgow. Se, em 1702, Londres detinha 43% de todo o comércio inglês, em 1751 esse número havia encolhido para 28%; nos portos subsidiários, a tonelagem cresceu para 72% do total[69]. A ascensão desses portos a oeste de Londres foi acompanhada por uma rápida expansão das trocas comerciais com o Novo Mundo, nas quais eles assumiriam um papel de liderança. Sua localização tendia a protegê-los das depredações de corsários inimigos durante os períodos de guerra, e sua distância do controle alfandegário de Londres permitia aos mercadores contrabandear mercadorias tão fácil quanto euforicamente. O sucesso no contrabando significava, em muitos casos, que os lucros triplicavam, e esse "comércio furtivo" se tornou chave para a acumulação de capital nos portos subsidiários[70].

O marinheiro mercante que navegava para Bristol em 1740, subindo o rio Avon, teria visto uma cidade baixa que subia a encosta de uma colina: "o maior,

66. "Journal of Francis Rogers", pp. 191, 192; *Barlow's Journal*, p. 198.

67. "The Journal of Francis Rogers", pp. 190, 192; *Barlow's Journal*, p. 193; Dampier, "New Voyage", p. 548.

68. Dampier, "New Voyage", p. 548.

69. Wilson, *England's Apprenticeship*, pp. 271, 276; Holderness, *Pre-Industrial England*, pp. 138-139.

70. Davis, *English Shipping*, p. 27; Rawley, *Transatlantic Slave Trade*, p. 179; Clemens, "Rise of Liverpool", p. 214; T. C. Barker, "Smuggling in the Eighteenth: The Evidence of the Scottish Tobacco Trade", VMHB, vol. 62, 1954, pp. 399, 398; Price, "Economic Fluctuation and Growth of American Port Towns in the Eighteenth Century", *Perspectives in American History*, vol. 8, 1974, p. 167.

o mais rico e o melhor porto de comércio da Grã-Bretanha, exceto apenas por Londres" se estendia à sua frente. A cidade tinha uma população de cerca de cinquenta mil pessoas, "bem espremidas". A depender do momento do ano, um marinheiro teria visto mil ou mais barcos, "seus mastros o mais junto possível [estando] um ao lado do outro", agrupados nas ruas Kingroad e Hungroad no Avon ou nos cais poucos quilômetros rio acima, no centro do porto. No meio da cidade ficava o Tolsey, o lotado centro de comércio e troca, onde, pelo que se dizia, mercadores contavam seu dinheiro em mesas de bronze antigas. "Mansões suntuosas, uma vida luxuosa, serviçais em libré, eram o produto da riqueza conseguida com o sofrimento e os gemidos dos escravos comprados e vendidos pelo mercador de Bristol", como escreveu um analista local durante o reinado da rainha Anne. Comerciantes de escravos e outros mercadores, reconhecendo a localização estratégica de Bristol e operando em "total independência" em relação a Londres, davam instruções para o transporte de mercadorias, deslocando-as para o interior num "enorme comércio" que ia para Southampton, ao sul, e para as margens do rio Trent, ao norte. Pequenos comerciantes perambulavam por Bristol, entre prédios "próximos e apinhados", puxando seus bens em "*geehoes*" – "trenós sem rodas"[71].

A maioria dos cerca de dois mil marinheiros de Bristol vivia na parte central da cidade ou a alguns poucos quilômetros rio abaixo, onde muitos barcos, especialmente os maiores, atracavam. Nesses dois lugares o marinheiro encontrava um quarto para uma semana, mais ou menos, além de comida barata e algo para beber. Ora o batedor de carteira, ora o recrutador forçado (o *crimp*), notórios nessas partes, o encontravam. O primeiro esperava pegar o marinheiro insuspeito com bastante dinheiro depois de uma viagem recém-realizada; o segundo, depois de esse dinheiro ter ido parar sabe-se lá onde, para que o trabalho do marinheiro pudesse ser vendido a um outro capitão mercante prestes a partir. Não foram poucos os marinheiros bêbados ou endividados que foram parar a bordo de um

71. Defoe, *Tour*, pp. 361, 362, 523, 363, 705. As citações sobre a população "espremida" e os mastros no porto são de Alexander Pope e podem ser encontradas em William Hunt, *Bristol*, Londres, 1895, pp. 175, 176. O analista de Bristol não identificado é citado em Peter Fryer, *Staying Power: The History of Black People in Britain*, Londres, 1984, p. 477. Para mais informações sobre Bristol, ver *The Journeys of Celia Fiennes*, ed. Christopher Morris, Londres, 1947, pp. 237-238; Penelope Corfield, *The Impact of English Towns 1700-1800*, Oxford, 1982, p. 41; Bryan Little, *The City and the County of Bristol: A Study in Atlantic Civilization*, Londres, 1954, pp. 154-155; W. E. Minchinton, "Bristol – Metropolis of the West in the Eighteenth Century", em *The Early Modern Town*, ed. Peter Clark, Londres, 1976, pp. 297-313.

navio negreiro que talvez teriam preferido evitar. As viagens que traziam fama, riqueza e servos para os mestres e mercadores de Bristol ainda com mais frequência traziam doença e morte para os seus marinheiros. A taxa de mortalidade, tanto para os marinheiros como para os escravos, era terrivelmente alta. O mercador que recompensava o capitão por cada escravo entregue com vida no Novo Mundo não oferecia tais recompensas por marinheiro vivo ao fim da viagem[72].

Liverpool lucrou ainda mais com o trabalho do marinheiro que carregava mercadorias para a "costa da Guiné" para ser trocada por carga humana. O comércio de escravos, o comércio de tabaco com a Virgínia e Maryland e o comércio com os mercados europeus haviam produzido uma expansão abrupta em Liverpool, incluindo um impressionante crescimento de "riqueza, população e construções", todos os quais eram evidentes para o marinheiro em 1740. Novos e refinados edifícios em pedra ou tijolo ladeavam as ruas limpas e largas. Especialmente notáveis eram as poderosas residências dos mercadores, muitas delas construídas com tijolos forjados na flamejante miséria do comércio escravo, como observariam mais tarde os abolicionistas. Em 1740, os mercadores de Liverpool haviam começado a dominar esse comércio, tomando a liderança de Bristol. A população de Liverpool havia aumentado de meros quatro mil habitantes em 1680 para fervilhantes trinta mil apenas sessenta anos mais tarde. O rio Mersey, que atingia uma largura de mais de três quilômetros na maré alta, oferecia à cidade um "nobre porto" capaz de "abrigar até mil velas de navios de uma só vez". Mas a ausência de desnível do litoral fez com que, em 1715, mercadores de Liverpool construíssem um enorme porto molhado na extremidade leste da cidade. Apenas alguns anos mais tarde, o crescimento do comércio exigiu a expansão da sua Bolsa, construída com "pedra cinzenta" e ornamentada com arcos e doze massivas colunas[73].

Os cais de Liverpool estavam sempre repletos de caixas de mercadorias de couro, linho, vidro, metal e açúcar refinado. A maioria dos homens que embarcava as mercadorias vivia em cômodos apertados nos porões, entre ateliês e armazéns ao longo do Mersey, na extremidade sul da cidade. Essas áreas estavam cheias

72. Jonathan Press, *The Merchant Seamen of Bristol, 1747-1789* (Bristol, 1976), 3, 4, 11; Rawley, *Transatlantic Slave Trade*, 179; Fryer, *Staying Power*, 19 (citação); F. O. Shyllon, *Black Slaves in Britain* (Londres, 1974), 4, 5; Robert Stein, "Mortality in the Eighteenth-Century French Slave Trade," *Journal of African History* 21 (1980), 39.

73. Defoe, *Tour*, 541, 391, 392, 543, 706, 542, 543, 715. Ver também Clemens, "Rise of Liverpool," 211-222; *Journeys of Celia Fiennes*, 183-4; François Vigier, *Change and Apathy: Liverpool and Manchester during the Industrial Revolution* (Cambridge, Mass., 1970),

de trabalhadores, que viviam do comércio da cidade, e também de comerciantes vigaristas e de *crimps*, que viviam dos trabalhadores da cidade. Conforme os mercadores de Liverpool expandiam seu alcance para a África, para suprir o mercado de trabalho colonial, os *crimps* de Liverpool apertavam seu controle sobre o marinheiro e sobre o mercado de trabalho doméstico marítimo. Os *crimps* eram especialistas em fazer os marinheiros ficarem presos em dívidas. Alguns marinheiros, particularmente aqueles que bebiam muito, os apoiavam inadvertidamente nesse "recrutamento", especialmente quando ao voltar de viagens à África com dívidas, uma circunstância que, segundo os costumes, dava ao seu mestre preferência sobre o seu trabalho quando partisse novamente para aquela parte do mundo[74].

Embora Bristol e Liverpool dominassem o comércio de escravos em 1740, não foi daí que saíram os primeiros navios e homens ingleses a sondar a costa da África. O comércio inglês com a África Ocidental teve origem em Plymouth e em Londres na metade do século XVI, ganhando dimensões maiores em 1660, quando o rei concedeu o privilégio à Royal Adventurers into Africa. Doze anos depois, a Coroa garantiu direitos exclusivos sobre o "marfim negro"* a uma nova junta de companhias, a Royal African Company, ou Companhia Real Africana. Nunca míope, exceto talvez em relação à possibilidade de mudança e à sua direção, o governo inglês concedeu à Companhia Real Africana um monopólio que ainda teria quase setecentos anos de duração[75]. Com alguma assistência indesejada de intrusos holandeses, a Companhia Real Africana começou a suprir as Índias Ocidentais com um número cada vez maior de escravos. Mas a Companhia logo sentiu a pressão política em nível local, exercida por comerciantes que lutavam contra os privilégios concedidos às grandes companhias. Em 1698, o monopólio da Companhia foi parcialmente cancelado; catorze anos mais tarde, foi totalmente rescindido. A Inglaterra se tornou a primeira nação europeia a confiar o valioso comércio africano ao livre mercado. Logo os comerciantes dos portos subsidiários, a maioria de Bristol e Liverpool, avançaram, assumindo inicialmente os mercados não servidos pela Companhia Real Africana. Quando chegaram os anos 1740,

74. Rawley, *Transatlantic Slave Trade*, 259; Paul Edwards and James Walvin, *Black Personalities in the Era of the Slave Trade* (Baton Rouge, LA., 1983), 32; F. O. Shyllon, *Black People in Britain, 1555-1833* (Londres, 1977), 49; Fryer, *Staying Power*, 19, 56-8, 75.

* No original em inglês, *black ivory*. Era assim que os ingleses se referiam aos negros escravizados e vendidos no Novo Mundo. (N. da T.)

75. Rawley, *Transatlantic Slave Trade*, p. 151; Palmer, *Human Cargo*, p. 5. Ver também K. G. Davies, *The Royal African Company*, Nova York, 1970, pp. 1-46.

eles haviam tornado a Grã-Bretanha o país líder mundial em transporte de carga humana. O capitão mercante William Snelgrave relatou que apenas 33 barcos ingleses partiram para a África em 1712, último ano de privilégio da Companhia Real Africana, mas em 1726 esse número tinha saltado para mais de duzentos[76].

Para garantir os mais de dois milhões de escravos arrancados das aldeias africanas ao longo do século XVIII, os mercadores ingleses estocavam seus navios com tecidos, ferro, cobre, latão, destilados, facas, vidro, armas de fogo e outros bens, a maioria manufaturados[77]. Concentravam seus esforços comerciais numa faixa estreita do litoral da África Ocidental, no início do século na chamada Costa dos Escravos, incluindo o golfo do Benim e seu maior porto, Uidá (ou Ajudá). Mais para o leste, a Costa do Ouro foi por muito tempo um centro para o tráfico de escravos. Era aqui que os ingleses faziam grande parte de seus negócios por meio de Johnny Kabes de Komenda (ou John Cabess ou Cabes), um empreendedor que possuía um exército privado e astuciosamente colocava os comerciantes holandeses contra os comerciantes ingleses ao organizar as trocas com a realeza do reino de Axante. Os comerciantes ingleses estabeleceram sua maior "feitoria" no Castelo da Costa do Cabo, a oeste de Acra, na Costa do Ouro. Essa fortificação sólida, com muros de tijolos com 4,3 metros de espessura, cercada por canhões, erguia-se pesadamente numa faixa de areia na beira de montanhas densamente arborizadas (ver figura 6). Mas, por volta de 1740, o olhar dos mercadores começou a se voltar para a Costa Windward e para o porto de Calabar. À medida que expandiam a área e a escala de suas operações na África, esses mercadores exigiam um número cada vez maior de trabalhadores marítimos[78].

76. Davies, *Royal African Company*, pp. 344-349; Rawley, *Transatlantic Slave Trade*, pp. 149-150, 162, 190, 164; Herbert Klein, *The Middle Passage: Comparative Studies in the Atlantic Slave Trade*, Princeton, N.J., 1978), p. xviii; William Snelgrave, *A New Account of Some Parts of Guinea and the Slave Trade*, 1734 (reimp. Londres, 1971), introdução. Joseph E. Inikori, "The Slave Trade and the Atlantic Economies, 1451-1870", em *The African Slave Trade from the Fifteenth to the Nineteenth Centuries*, Paris, 1979, p. 57, e Rawley, *Transatlantic Slave Trade*, p. 424, sugeriram recentemente que os números oferecidos por Philip D. Curtin em *The Atlantic Slave Trade: A Census*, Madison, Wis., 1969, estão subdimensionados. Mas ver a crítica efetiva a Inikori e Rawley escrita por Paul E. Lovejoy, "The Volume of the Atlantic Slave Trade: A Synthesis", *Journal of African History*, vol. 23, 1982, pp. 473-501.

77. Rawley estima esse número em 2 014 700 (*Transatlantic Slave Trade*, p. 165). Ver também Wolf, *Europe and the People without History*, p. 218; Davies, *Royan African Company*, p. 45.

78. Lovejoy, "Volume of the Atlantic Slave Trade", pp. 499-500; Wolf, *Europe and the People without History*, pp. 200-201, 205, 216; Snelgrave, *New Account*, introdução, p. 2; William

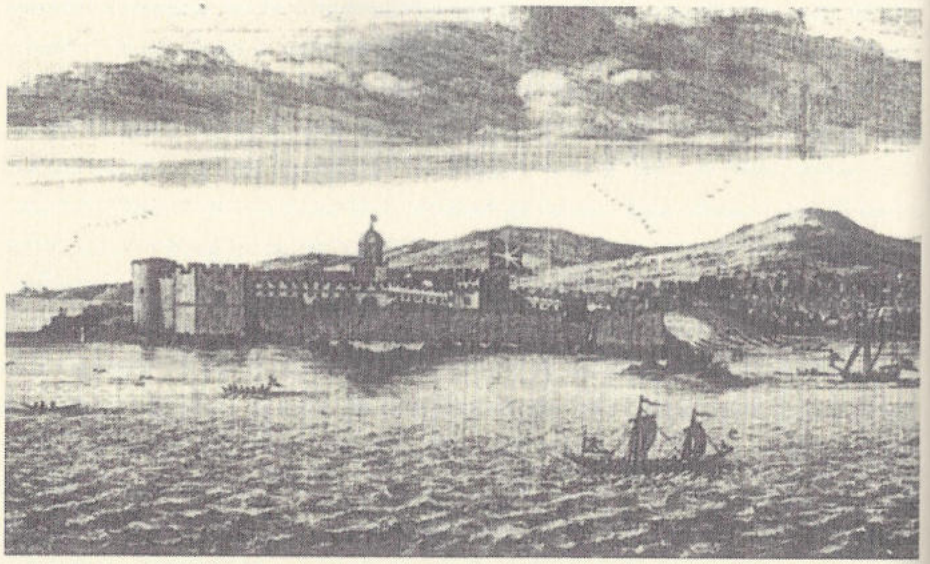


Figura 6. Vista do Castelo da Costa do Cabo na costa oeste da África. Essa era uma das maiores "feitorias" britânicas, onde o comércio escravo era organizado. O castelo é ladeado à direita por uma cidade africana, e muitos de seus residentes estavam envolvidos no comércio.

Os marinheiros detestavam o comércio africano mais do que qualquer outro, e não é difícil entender por quê. A primeira razão era a saúde. A costa africana era mortal para os marinheiros ingleses e americanos que a visitavam. Malária, febre amarela, escorbuto e disenteria eram comuns: havia muitas febres e queixas que se acreditava serem "causadas pela mudança do clima"[79]. Os meses de verão na costa africana eram particularmente perigosos. Calabar, como o resto da região, era considerada pelos marinheiros um "lugar bastante insalubre"[80]. Os versos de um marinheiro resumem a atitude:

Smith, *A New Voyage to Guinea...*, 1744 (reimp. Londres, 1967), p. 2; *Voyages and Travels of Captain Nathaniel Uring*, pp. 22-47, 91-97; Davies, *Royal African Company*, pp. 240-241, 281; James Houston, *Some New and Accurate Observations... of the Coast of Guinea*, Londres, 1725, p. 15; Eveline C. Martin, "The English Establishments on the Gold Coast in the Second Half of the Eighteenth Century", *Royal Historical Society Transactions*, série 4, n. 5, 1922, pp. 167-208.

79. Houston, *New and Accurate Observations*, pp. 56 (citação), 6.

80. Arnold V. Ransom, HCA 24/129, 1706; K. G. Davies, "The Living and the Dead: White Mortality in West Africa, 1684-1732", em *Race and Slavery in the Western Hemisphere: Quantitative Studies*, ed. Stanley L. Engerman e Eugene D. Genovese, Princeton, N.J., 1975, pp. 88, 94-95.

Atenção e cuidado
Com o golfo do Benim;
Para um que sai,
Quarenta entraram.[81]

A taxa real de morte entre os marinheiros, apesar de quão assustadora pudesse ser, não era tão severa quanto pregava essa peça de sabedoria popular. Mas os marinheiros anglo-americanos morriam, *grosso modo*, em proporções igualmente terríveis, e às vezes ainda maiores, que os próprios escravos[82]. Na viagem do *Florida* da costa africana para Antígua em 1714, à luz do dia, os marinheiros jogavam ao mar os corpos de quatro ou cinco africanos por dia, 120 de um total de 360 escravos (33%). De noite, a fim de disfarçar os números decrescentes dos seus próprios pares, arremessavam os corpos de seus colegas marujos na escuridão: oito de cada vinte morriam, ou 40% do total, e esse número não inclui aqueles que morriam antes de o barco atingir a costa da África. Os marinheiros geralmente odiavam navegar nas "Zonas Tórridas" entre os trópicos, e viam corretamente a África como a zona mais tórrida do mundo[83].

Os problemas de saúde enfrentados pelos marinheiros eram multiplicados pelo processo de obtenção de uma carga de escravos, que frequentemente era longo, complicado e entediante. A fim de prevenir motins de escravos, os capitães mercantes obtinham suas cargas em localidades distantes umas das outras e de

81. *Apud* Rawley, *Transatlantic Slave Trade*, p. 286. Ver também Davies, *Royal African Company*, p. 230.

82. Klein argumenta que a mortalidade entre os tripulantes era frequentemente maior que entre os escravos (*Middle Passage*, p. 197). Ver também Palmer, *Human Cargoes*, p. 54; Jay Coughtry, *The Notorious Triangle: Rhode Island and the African Slave Trade, 1700-1807*, Filadélfia, 1981, pp. 63, 105; Davies, "The Living and the Dead", p. 83. Curtin discute a morte de marinheiros como parte do "custo social" do comércio de escravos (*Atlantic Slave Trade*, pp. 282-286). Outros historiadores que notaram as extraordinárias taxas de mortes entre os marinheiros foram: Michael Craton, *Sinews of Empire: A Short History of British Slavery*, Garden City, N.Y., 1974, pp. 97-98; Roger Anstey, *The Atlantic Slave Trade and British Abolition, 1760-1810*, Atlantic Highlands, N.J., 1975), pp. 26, 31; Johannes Postma, "Mortality in the Dutch Slave Trade, 1675-1795", *The Uncommon Market: Essays in the Economic History of the Atlanti: Slave Trade*, Nova York, 1979, p. 260; Herbert S. Klein e Stanley L. Engerman, "A Note on Mortality in the French Slave Trade in the Eighteenth Century", em *The Uncommon Market*, pp. 263, 266. Stein, "Mortality in the Eighteenth-Century French Slave Trade", pp. 35-42, oferece o mais sofisticado e detalhado tratamento do problema da mortalidade da tripulação.

83. "Voyage to Guinea", Add. Ms. 39946, ff. 5, 6, 7; Babb v. Chalkley, HCA 24/127, 1701; *Voyages and Travels of Captain Nathaniel Uring*, pp. 47-48; Ward, *Wooden World*, p. 68 (citação).

grupos linguísticos distintos. "Os meios utilizados por aqueles que negociavam com a Guiné, para manter os negros calmos", explicava David Simson no final do século XVII, "é escolhê-los de partes diferentes do país, de línguas diferentes; para que assim percebam que não podem agir em conjunto, quando não estão em condições de conversar uns com os outros, e isso eles não conseguem fazer, já que não conseguem entender uns aos outros"[84]. Para os marinheiros, essas táticas do tipo dividir para conquistar às vezes resultavam em angustiantes e longas estadias em um clima pouco apropriado, em geral por quatro meses ou mais. Embora, segundo os costumes, os marinheiros tivessem direito a uma carona gratuita para casa depois de uma espera de seis meses na costa, muitos mercadores não sem dúvida agiam como aqueles que, em 1721, disseram aos homens do *Gambia Castle* que "eles deveriam ficar até apodrecerem". Alguns marinheiros que se encontraram nessas circunstâncias ficaram, apodreceram e pereceram. Outros resistiram. Aqueles a bordo do *Gambia Castle*, liderados por George Lowther e John Massie, se amotinaram, viraram piratas e renomearam seu barco de *Delivery*[85].

Não eram só os marinheiros que se amotinavam. O espectro onipresente de uma revolta entre os africanos era uma outra faceta que assombrava os marinheiros no comércio de carne humana. Marinheiros embarcados por volta de 1740 teriam escutado histórias de muitos motins sangrentos de escravos: o do *Eagle Galley* em 1704, o do *Henry* em 1721, o do *Elizabeth* no mesmo ano; e o do *Ferrar Galley*, no qual trezentos escravos, "tantos negros de um único lugar e língua", se levantaram e mataram seu capitão, foram brutalmente reprimidos, então se

84. "Richard Simsons Voyage to the Straits of Magellan & S. Seas in the Year 1689", Sloane Manuscript 86, BL, f. 87.

85. Petição de John Massey e George Lowther, CO 28/17, 22 jul. 1721), f. 198. Ver também *The Tryals of Captain John Rackam and other Pirates*, Jamaica, 1721, p. 28. Para mais informações sobre Lowther e seus homens, ver os capítulos 5 e 6 deste livro. K. G. Davies mostrou que, dos 110 homens que se recusaram a se amotinar e desertar com Lowther, 71,8% morreram dentro de um ano ("The Living and the Dead", pp. 91-92). Para o período entre 1791-1798, Herbert Klein estima que a média de espera na costa da África era de 114 dias (*Middle Passage*, p. 157). Robert Stein sugere que, antes de 1756, a média de permanência na costa dos navios franceses era de 135 dias ("Mortality in the Eighteenth-Century French Slave Trade", p. 37). Jay Coughtry estima que permanências de três a quatro meses na costa eram típicas e que sérias agitações entre os tripulantes frequentemente se desenvolviam durante a escala (*The Notorious Triangle*, pp. 63, 105). K. G. Davies afirma que permanências de 120 dias eram típicas (*Royal African Company*, pp. 186, 217). O infeliz significado dessa constatação torna-se claro à luz da estimativa de Davies de que "um em cada três homens brancos morria nos primeiros quatro meses na África, mais de três homens em cinco no seu primeiro ano" ("The Living and the Dead", p. 93).

amotinaram mais duas vezes antes que o navio chegasse à Jamaica. Os fazendeiros de cana-de-açúcar jamaicanos decidiram que não queriam negócios com essa "carga"[86]. Essas histórias sangrentas devem ter feito muitos marinheiros optarem por outro ramo do comércio em alto-mar. Edward Barlow, apesar de nunca ter viajado para a África, sabia de revoltas desesperadas de escravos que "viviam sob tanta tortura e provações que, em vez de suportar isso, vão correr qualquer risco, pois os fazem trabalhar muito duro"[87].

Dalby Thomas, um veterano do comércio de escravos, alertou a Companhia Real Africana em 1707 para o fato de que seus capitães e imediatos, e presumivelmente também cada marinheiro, "não deveriam ter nem dedos delicados nem narizes delicados, [e] poucos homens são adequados para essas viagens, exceto por aqueles que são criados para isso. É uma viagem horrível e também muito trabalhosa"[88]. O trabalho sujo e pesado dos marinheiros frequentemente envolvia algum "comércio clandestino" por conta própria, que aumentava um pouco seus salários. Isso exigia a experiência adquirida em várias viagens – isto é, serem "criados" para o negócio – para saber lidar até mesmo com isso, tão complexas eram as práticas de comércio africanas[89]. Os marinheiros também descobriam que uma de suas maiores armas, a deserção, era praticamente ineficaz na África – razão pela qual os mercadores podiam dizer-lhes para ficar e apodrecer. Simplesmente não havia nenhum outro lugar para onde ir. A Companhia Real Africana e outras que serviam essa rota também administravam os assentamentos ingleses, e os desertores certamente não encontrariam nenhum favor nesses lugares. Os mercadores reduziam ainda mais o espaço de manobra tripulando pesadamente seus navios, utilizando vinte a trinta marinheiros numa "prisão flutuante" de duzentas toneladas – não apenas para servirem de guardas contra rebeliões, mas também como precaução contra a mortalidade que afligia viagens de dez a onze meses[90]. Mari-

86. Snelgrave, *New Account*, pp. 185-190, 187 (citação). Rawley observa que existem 155 motins documentados na história do tráfico negreiro (*Transatlantic Slave Trade*, p. 299). O número real deve ser o dobro ou o triplo dessa estimativa.

87. *Barlow's Journal*, p. 314.

88. *Apud* Palmer, *Human Cargoes*, p. 47.

89. Patrick v. Smith, HCA 24/138, 1733). A Companhia Real Africana baniu o "comércio privado" por marinheiros (Davies, *Royal African Company*, p. 258).

90. Klein, Middle Passage, p. 166; Davis, *English Shipping*, pp. 204-293; Press, *Merchant Seamen of Bristol*, p. 9; Ian K. Steele, "Harmony and Competition: Aspects of English and Colonial Shipping in the Barbados Trade at the End of the Seventeenth Century", manuscrito não publicado, 1980, p. 23. Entre 1691 e 1713 o peso médio de um navio da Companhia Real Africana

nheiros do tráfico de escravos, eles mesmos captores de escravos, eram ao mesmo tempo cativos de seus próprios mercadores e capitães.

O terceiro maior porto da costa oeste em 1740, ao lado de Bristol e de Liverpool, era Glasgow, bem conhecido pelo seu próspero comércio com as colônias norte-americanas e particularmente por seu papel no transporte naval do tabaco proveniente da Virgínia e de Maryland. Glasgow situava-se numa colina que descia para o lado norte do rio Clyde. Seus cais ficavam cheios de engradados e caixas de bens manufaturados – lã, linho, luvas, mercadorias diversas – e contêineres de açúcar refinado e melaço destilado procedentes das "casas de açúcar" de Glasgow ou Leith. Uma fila ou duas de empregados por contrato a termo (*indentured servants*), esperançosos, mas temerosos, tomavam uma embarcação para as plantações de Chesapeake, para ali produzirem o mesmo tabaco que os mercadores de Glasgow levariam de volta através do Atlântico Norte para a Europa. Os marinheiros que caminhavam das docas até o centro da cidade podiam avistar as requintadas casas feitas de pedra, "iguais e uniformes na altura", algumas com colunas dóricas na fachada. No centro dessa cidade de quase dezoito mil habitantes havia, na Bell Street, o antigo mercado; na High Street, a universidade onde um jovem filósofo moral de nome Adam Smith havia estudado; e uma grande catedral encimada por um "belo coruchéu"[91].

Muitos marinheiros eram empregados pelos "lordes do tabaco" de Glasgow, que, em seus "mantos vermelhos, ternos de cetim, perucas empoadas, chapéus de três pontas, bengalas com punhais dourados", se encontravam regularmente no Merchants' Hall, perto da Ponte de Stockwell. Sob um campanário de sessenta metros de altura, eles conversavam sobre questões em comum: comércio, manufatura e os laços de família subjacentes a boa parte do poder que concentravam[92]. Outro interesse em comum era sua grande e comprovada destreza no contrabando. Em 1726, Daniel Defoe pôde responder às acusações de ter agido contra os mercadores de Glasgow apenas desafiando aqueles que não fossem culpados de tais práticas a atirar a primeira pedra. O sucesso dos "lordes do tabaco", lícito e

era de 186 toneladas. Davies também observa a falta de oportunidades para deixar os navios da companhia (*Royal African Company*, p. 370, e "The Living and the Dead", p. 88).

91. Defoe, *Tour*, pp. 606, 607, 605, 610; Andrew Gibb, *Glasgow: The Making of a City*, Londres, 1983, pp. 59, 74; C. A. Oakley, *The Second City*, Londres, 1946, p. 27; James Cleland, *The Rise and Progress of the City of Glasgow*, Glasgow, 1820, pp. 88-9, 107, 194.
92. David Daiches, *Glasgow*, Londres, 1977, p. 51.

ilícito, se traduzia nas mansões recém-construídas na apropriadamente chamada Virginia Street, ao longo da Argyll Street ou em St. Enoch's Square[93].

Menos marinheiros viviam em Glasgow que em Londres, Bristol ou Liverpool, mas os que moravam se reuniam nos distritos centrais mais velhos da cidade, perto das ruas High, Saltmarket e Bridgegate, ou, descendo o Clyde, no Porto de Glasgow ou em Greenock. Viviam em construções pobres, caindo aos pedaços, entre montes de esterco, pilhas de restos de comida e os subprodutos de uma gama de pequenas indústrias à beira-mar[94].

Uma embarcação partindo de Glasgow para Chesapeake levava um porão repleto de bens manufaturados e entre quinze e vinte marinheiros que esperaram voltar em seis a nove meses. Se pegassem os ventos alísios do norte que empurravam o navio para os belos e intricados canais da baía de Chesapeake, alguns marinheiros do comércio de tabaco chegavam ao seu destino depois de uma passagem relativamente rápida e confortável. Os poucos que primeiro paravam na África para pegar uma carga de escravos alcançavam a Virgínia e Maryland depois de uma viagem tensa, árdua e com infestações letais. Os sobreviventes ficavam, sem dúvida, felizes ao chegar a um "país muito abundante, onde as provisões e os alimentos são bastante razoáveis"[95]. Por outro lado, não ficavam nada satisfeitos com o fato de o sistema de comércio do tabaco ao longo das inúmeras enseadas e canais de Chesapeake exigir que buscassem e carregassem incômodos barris que pesavam mais de duzentos quilos. Os armazéns de tabaco, encorajados pela legislação de 1730 na Virgínia, melhoraram um pouco as coisas, reduzindo o trabalho fluvial exigido dos marinheiros. No entanto, a ausência de cidades importantes e de uma força de trabalho livre substancial (que talvez incluísse estivadores) continuava dificultando o trabalho do marujo em Chesapeake[96].

Mas essas mesmas circunstâncias também criavam algumas vantagens para o homem do mar. O sistema de trabalho assalariado não desenvolvido e o baixo

93. Oakley, *Second City*, p. 21; Daiches, *Glasgow*, pp. 51-52; Gibb, *Glasgow*, p. 65; T. M Divine, *The Tobacco Lords: A Study of the Tobacco Merchants of Glasgow and Their Trading Activities, c.* 1740-1790, Edinburgh, 1975, pp. 3, 4, 11, 36; Defoe, *Tour*, p. 610. O melhor estudo recente sobre o contrabando de tabaco é o de R. C. Nash, "The English and Scottish Tobacco Trades in the Seventeenth and Eighteenth Centuries: Legal and Illegal Trade", EHR 35, 1982, pp. 354-372.
94. Gibb, *Glasgow*, pp. 44, 51, 68, 69, 74.
95. Parker v. Boucher, HCA 24/132, 1719; "A List of Ships Bound to Virginia and Maryland", CO 1/68, 1690, f. 23; *Voyages and Travels of Captain Nathaniel Uring*, p. 229.
96. Middleton, *Tobacco Coast*, pp. 282, 283.

número de marinheiros em Chesapeake significavam uma escassez de trabalhadores livres e, às vezes, maiores salários. O padrão disperso do trabalho na região de Tidewater facilitava que o marinheiro desertasse de uma embarcação, encontrasse outra que estivesse buscando trabalhadores e se inscrevesse por mais dinheiro. A deserção atormentou as autoridades da Virgínia ao longo de todo o século XVIII. Marinheiros se espalhavam por todo o interior, algumas vezes arrumando trabalho nas plantações por breves períodos ou entre as "pessoas pobres" da região, e outras vezes se escondendo em lugares como a taverna Rose and Crown, perto de Cartwright no rio Elizabeth, onde podiam esperar ouvir as novidades sobre salários, atividades e destinos[97] (ver figura 7).

Figura 7. As relações de classe do tabaco. À esquerda, um marinheiro está sentado em um barril, fumando um cachimbo, bebendo ponche e observando um escravo africano discutir com um fazendeiro da Virgínia sobre o preço do tabaco.

O marinheiro carregava seu barco com a "vingança indígena", o tabaco introduzido aos europeus pelos nativos do Novo Mundo. Os marujos também armazenavam peles e madeira extraídas do rico interior da Virgínia. A maioria dos marinheiros que carregava essas mercadorias eram ingleses e escoceses, assim

97. *Voyages and Travels of Captain Nathaniel Uring*, p. 5; Deposition of James Baker, CO 5/1306, 1692; "Miscellaneous Colonial Documents", *VMHB*, vol. 16, 1908, p. 76; Middleton, *Tobacco Coast*, p. 266. Os 845 tasqueiros, taberneiros e bodegueiros entre a população de Maryland em 1746 sem dúvida serviram muitos marinheiros. Ver Alexander Hamilton, *Gentleman's Progress: The Itinerarium of Dr. Alexander Hamilton*, ed. Carl Bridenbaugh, Chappel Hill, N.C., 1948, p. 206. Sobre a deserção na Virgínia, ver Alexander Spotswood ao Conselho de Comércio e Plantações, CO 5/1363, 6 mar. 1710, f. 294; ver também CO 5/1344; CO 5/1305, ff. 30-5; ADM 1/1827.

como o capital, o crédito e os navios envolvidos no comércio. Depois de 1710, quando os fazendeiros de Chesapeake iniciaram uma conversão total ao trabalho escravo, a produção de tabaco cresceu, e entre três mil e quatro mil marinheiros eram mobilizados para o comércio a cada ano[98].

Os marinheiros navegavam para o pitoresco porto de Charleston tanto diretamente da Inglaterra ou cada vez mais a partir da África, de onde transportavam os trabalhadores que desenvolveram e transformaram a economia da Carolina. Quando se aproximavam de Charleston, os barcos que chegavam passavam pelo Forte Johnson, construído em 1704 na extremidade nordeste da ilha James, e adentravam o "porto bastante cômodo" situado "em um lugar muito conveniente ao Comércio, estando localizado entre dois rios agradáveis e navegáveis". Os estuários vinham de pântanos de águas escuras no interior, corriam para Charleston, passando por edifícios de tijolos, ciprestes e pinheiros amarelos, muitos deles com três andares de altura e adornados com balcões e *piazzas*, postados elegantemente de frente para a água, saudando o visitante que chegava do mar (ver figura 8). Middle Bridge era o cais mais movimentado dessa cidade de sete mil habitantes. Era cercado, no lado das docas, pelo tribunal da cidade, a bolsa, a alfândega, o velho mercado e uma variedade de lojas e de armazéns; no lado do rio se amontoavam canoas, barcos e pirogas que formavam eles mesmos um "mercado flutuante". Os navios que entravam no porto de Charleston desembarcavam africanos mortos e vivos, assim como açúcar, melaço, rum e uma variedade de bens manufaturados. Eram rapidamente reabastecidos com insumos navais, peles de veado, madeira e, o mais importante, barris de índigo e de arroz. A maior parte desses produtos tinha como destino a Europa, ainda que alguns fossem para as Índias Ocidentais. Charleston, dominada por proprietários de escravos, não possuía uma comunidade mercantil autônoma. Com efeito, em 1740, os carolinianos do sul possuíam apenas 25 embarcações próprias adequadas para viagens marítimas, e por isso dependiam de barcos de propriedade inglesa – duzentos por ano – para atuar no seu comércio. Charleston funcionava mais como um "ponto de embarque" que como um legítimo centro comercial[99].

98. Rawley, *Transatlantic Slave Trade*, pp. 400, 402-404; Farnie, "Commercial Empire", p. 206; F. C. Huntley, "The Seaborne Trade of Virginia in the Mid-Eighteenth Century: Port Hampton", *VMHB*, vol. 59, 1951, p. 297. Ver também Robert Dinwiddie, "A Computation of the Value and Trade of the British Empire of America", CO 323/10, 1740, pp. 185-192; Klein, *Middle Passage*, p. 134; Price, "Economic Function", pp. 162-163.

99. John Lawson, *A New Voyage to Carolina*, 1709 (reimpresso por Chapel Hill, 1967), pp. 8 (citação), 9-11; Rawley, *Transatlantic Slave Trade*, p. 411; Price, "Economic Function", pp. 162-163;

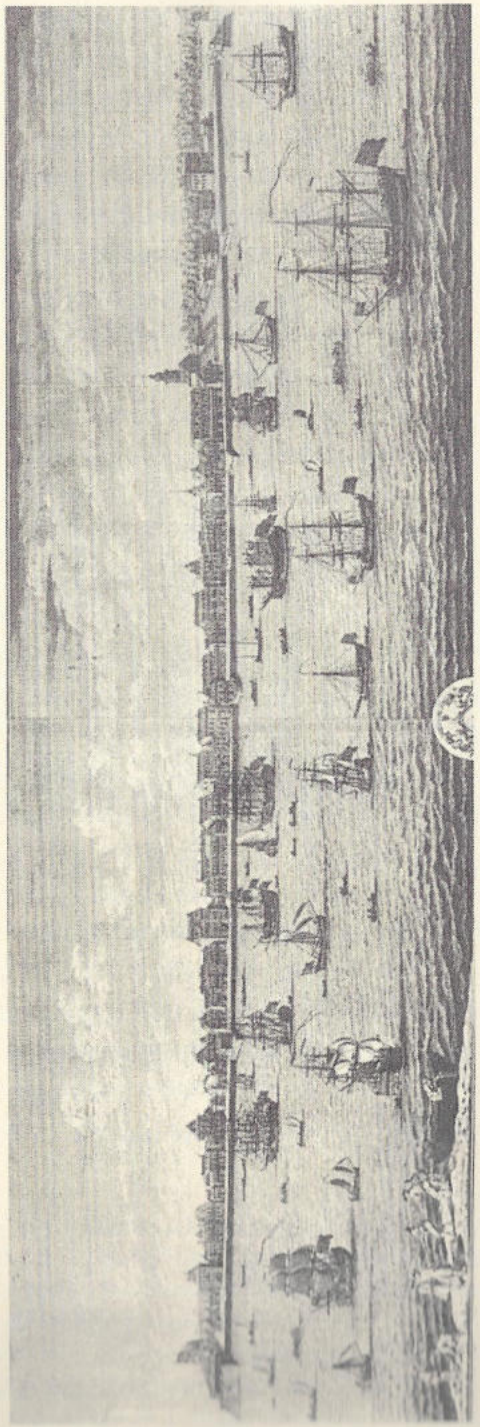


Figura 8. Vista de Charleston, na Carolina do Sul, antes de 1739. Muitos navios grandes, a maioria deles de propriedade de mercadores britânicos, repousam no mar.

Os marinheiros gostavam de algumas coisas e não gostavam de outras ao navegar para Charleston. Para alguns deles era um "lugar insalubre", ou pelo menos foi o que disse Nathaniel Uring em 1718. Mas havia uma corte do vice-almirantado em Charleston à qual os marinheiros podiam apresentar queixas contra seus mestres quando necessário. Eles podiam até mesmo abrir ações coletivas. E, talvez o mais importante, os juízes Nicholas Trott, William Blakeway e Maurice Lewis tomavam, de tempos em tempos, decisões em seu favor. Além disso, em Charleston, capitães mercantes ingleses eram numerosos o bastante, e os próprios marinheiros escassos o bastante, para que a deserção representasse a promessa de uma bolsa pesada e muito rum como pagamento pela "volta para casa" até Londres[100].

Em dezembro de 1718, uma forca foi erguida em Providence, a capital das ilhas Bahamas, nas Índias Ocidentais, a fim de acomodar uma execução em massa. Os laços foram preparados para os pescoços de nove piratas. A infame bandeira pirata tremulava sobre suas cabeças, a figura do crânio sorridente olhando por cima dos ossos cruzados e para baixo, para o lugar da execução. Woodes Rogers – governador, capitão geral e juiz do vice-almirantado das ilhas – estava sentado entre outros cavalheiros, aguardando o espetáculo. Uma pequena multidão se aglomerou. Era composta por marinheiros e piratas que, antes da chegada de Rogers no início do ano, haviam usado as Bahamas como base de operações. Cem soldados escoltaram os condenados para a forca. Os malfeitores eram acusados de "motim, delitos graves, pirataria". Daniel Macarty e Phineas Bunce haviam liderado uma revolta que derrubara o capitão William Greenaway do comando a bordo do *Lancaster*. "Declarando que a vida de pirata era a única vida para um homem de qualquer espírito", Macarty e Bunce "passaram da conta". Eles e sua

Dinwiddie, "A Computation", pp. 185-192; *Voyages and Travels of Captain Nathaniel Uring*, pp. 229 (citação), 9-11; *The Centennial of Incorporation of Charleston, South Carolina*, Charleston, 1884, pp. 56-57, 87, 153; sobre os "mercados a bordo", ver Governor James Glen, 1751, *apud* Leila Sellers, *Charleston Business on the Eve of the American Revolution*, Chapel Hill, N.C., 1934, pp. 5, 16; George C. Rogers, *Charleston in the Age of the Pinckneys* Norman, Okla., 1969, pp. 8, 56, 69; Frederick P. Bowes, *The Culture of Early Charleston*, Chapel Hill, N.C., 1942, p. 8; Carl Brindenbaugh, *Cities in the Wilderness: The First Century of Urban Life in America, 1625-1742*, Londres, 1938, pp. 177, 332, 327. Sobre o desenvolvimento econômico em Charleston, ver Converse D. Clowse, *Economic Beginnings in Colonial South Carolina*, Columbia, S.C., 1971, e *idem, Measuring Charleston's Overseas Commerce, 1717-1767: Statistics from the Port's Naval Lists*, Washington, D.C., 1981.

100. *Voyages and Travels of Captain Nathaniel Uring*, pp. 229-30; SC ADM.

tripulação haviam "refletido sobre o rei e o governo" de maneira descortês e decididamente desrespeitosa. E capturaram e pilharam diversos navios. Mas agora o fim tinha chegado.

Macarty "ascendeu ao estrado com muita agilidade e com roupas de um lutador". Ele "vestia longas fitas azuis em seu pescoço, pulsos, joelhos e chapéu". Sem se deixar superar, William Lewis, um lutador e "pirata durão", estava brilhantemente adornado com fitas vermelhas. Os espectadores chegaram "o mais perto possível ao pé da forca, tanto quanto a guarda permitiu". As últimas palavras de James Bendall foram que ele "gostaria de ter iniciado a vida mais cedo, pois a achava prazerosa, querendo dizer aquela de um pirata". John Augur, talvez com esperanças de um indulto de última hora, bebeu um pequeno copo de vinho "com votos de sucesso para as ilhas Bahamas e o governador". Macarty afirmou que "conheceu o tempo em que havia muitos companheiros corajosos na ilha que não o deixariam morrer como um cão", mas reconheceu diante da multidão que agora havia "poder demais sobre suas cabeças" para que ela "tentasse algo em seu favor". James Morris exprimiu um simples desejo, que pudesse "ter sido uma praga maior para estas ilhas". Lewis "desdenhou de mostrar qualquer medo de morrer, mas desejava ardentemente bebidas o bastante para beber com seus companheiros sofredores no estrado, e com o público". Após breves exortações e o canto de salmos, "o carrasco apertou as cordas com tanta destreza que poderia até ter sido um servidor em Tyburn". Enquanto os nove homens se preparavam para seus últimos suspiros, o governador solenemente estendeu a mão misericordiosa da realeza, não para o bêbado Augur, mas sim para George Rounsivil, um jovem cujo pescoço foi aparentemente salvo por suas conexões na Inglaterra. Os pescoços dos não escolhidos e sem conexões permaneceram no laço. As estacas que seguravam as forcas, "tendo cordas ao redor, foram puxadas, e com isso o estrado caiu e os oito balançaram". A pirataria havia chegado a um fim simbólico na ilha que uma vez servira como seu maior ponto de encontro[101]. Foi uma batalha entre muitas.

A pirataria fez parte do envolvimento da Inglaterra com as Índias Ocidentais desde o século XVI, quando os ferozes Sea Dogs (cães do mar) elizabetanos, epi-

101. Captain Charles Johnson [Daniel Defoe], *A General History of the Pyrates*, ed. Manuel Schonhorn, 1724, 1728 (reimp. Columbia, S.C., 1972), pp. 624-59, 642, 645, 628, 659, 647, 656, 659; "The Tryal and Condemnation of Ten persons for Piracy at New Providence", CO 23/1, 1718, ff. 76, 81, 82, 81. Ver também Woodes Rogers ao Conselho de Comércio e Plantações, 31 out. 1718, ff. 16-29.

tomados por *sir* Francis Drake, saqueavam o Spanish Main*, procurando, num só golpe, chamuscar a barba dos espanhóis e encher seus próprios bolsos com ouro e prata. Origina-se desse e de outros confrontos armados a frase "não há paz além da linha". Para algumas pessoas, essas palavras expressavam o horror e as difíceis condições de vida na extremidade do mundo; para outras, como os piratas, o ditado constituía uma recusa a que oficiais do Estado que residiam confortavelmente em Londres lhes dissessem quem poderia ou não ser atacado[102]. A pirataria, em geral associada aos incríveis feitos de Henry Morgan, era uma fonte substancial de riqueza durante os primeiros anos de colonização inglesa nas "ilhas Cribey". Morgan e seus corsários se fixaram na Jamaica depois que a Inglaterra tomou a ilha da Espanha em 1655, e conseguiram, ao longo dos dezesseis anos seguintes, saquear dezoito cidades grandes, quatro cidades menores e 35 aldeias na Nova Espanha[103]. Eles usaram um império grande demais em proveito próprio e faturaram alto com o espólio.

Os colonizadores ingleses das Índias Ocidentais começaram a produzir tabaco, índigo e especiarias nos anos 1620, mas então chegou a grande transição, nos anos 1640, para o cultivo do açúcar. A classe dos fazendeiros das Índias Ocidentais começou a importar escravos em números massivos para produzir essa lavoura, intensiva em trabalho agrícola, transformando, assim, a estrutura social da região. A produção de açúcar logo se tornou uma das maiores fontes de riqueza e uma das principais prioridades, no Império Britânico e também em todo o mundo. O açúcar era o rei. O comércio triangular entre a Grã-Bretanha, a África e as Índias Ocidentais tinha surgido. Manufaturas, escravos e açúcar circulavam no Atlântico[104].

* Durante a colonização espanhola das Américas, Spanish Main designava as partes do Império Espanhol que ficavam no continente americano e tinham litoral no mar do Caribe e no golfo do México. O termo era usado para diferenciar essas regiões das ilhas controladas pela Espanha na região. (N. da. T.)

102. Este e os três parágrafos seguintes se inspiram em Carl e Roberta Bridenbaugh, *No Peace Beyond the Line, 1642-1690*, Nova York, 1972, e especialmente em Richard S. Dunn, *Sugar and Slaves: The Rise of the Planter Class in the English West Indies, 1624-1713*, Nova York, 1972. Já em 1716, piratas no Caribe anunciavam que "nunca consentiram com os Artigos de Paz com os franceses e os espanhóis" (*Boston News-Letter*, 21-28 maio 1716).

103. Dudley Pope, *The Buccaneer King: The Biography of Sir Henry Morgan*, Nova York, 1978; *Barlow's Journal*, p. 137; C. H. Haring, *The Buccaneers in the West Indies in the XVII Century*, 1910 (reimp. Hamden, Conn., 1966, p. 267; Wallerstein, *Modern World System II*, p. 159-161; Parry, *Trade and Dominion*, pp. 18-25.

104. Farnie, "Commercial Empire", p. 206; Richard Pares, "The Economic Factors in the History of Empire", *Essays in Economic History*, Londres, 1954, vol. I, p. 422; *idem*, *War and Trade*, p. 141.

Em 1740, o açúcar levava, a cada ano, entre quatrocentos e quinhentos barcos e milhares de marinheiros anglo-americanos para o Caribe inglês: Barbados, Antígua, Nevis, São Cristóvão, Montserrat e Jamaica. Vindos do nordeste e deslizando com os ventos alísios – "inquestionavelmente a mais prazerosa viagem marítima do mundo" – ou navegando para oeste a partir da África, os barcos ingleses entravam em uma região conhecida por seu calor, furacões, brisas marinhas e pelo espesso orvalho noturno[105]. Muitos marinheiros navegavam para a Jamaica, a maior e mais movimentada colônia britânica, e particularmente para Port Royal, um dia conhecida como "a mais terrível cidade do oeste", um lugar cheio de um povo "bastante pecaminoso e devasso". Para Ned Ward, a Jamaica era o "receptáculo de vagabundos, o santuário dos falidos e a privada para o expurgo das nossas prisões. Tão insalubre quanto um hospital, tão perigosa quanto a peste, tão quente quanto o inferno e tão perversa quanto o diabo". Como se por intervenção da ira divina, Port Royal afundou no mar em um terremoto em 1692, deixando aproximadamente dois mil mortos, cujos corpos flutuaram entre as ruínas desmoronadas e submersas. A cidade começou a ser reconstruída, mas foi destruída novamente em 1701, dessa vez pelo fogo[106]. Mas Port Royal continuou a favorita dos marinheiros, e em 1705 a cidade exibia entre quatrocentas e quinhentas casas. Ela seria, segundo Francis Rogers, "logo tão perversa, acredito eu, quanto sempre fora". A reputação de desordem de Port Royal afastou os mercadores. Seus maiores barcos ancoravam em Chocolate Hole e outros iam para Kingston, onde os mercadores achavam que suas cargas estariam em maior segurança. Mas um grande número de marinheiros mercantes, marinheiros navais, corsários e piratas continuava a gravitar em torno de Port Royal[107].

Lá eles se juntavam nas barulhentas tavernas e bordéis tão cheios de "camaradas promíscuos e devassos" que as gangues de recrutadores muitas vezes não conseguiam fazer seu trabalho de aliciamento sem uma briga e, às vezes, uma derrota sangrenta. O Betty Ware era um lugar popular onde um marinheiro podia

105. "Journal of Francis Rogers", pp. 149, 227-228; Ward, *Wooden World*, p. 68; Dinwiddie, "A Computation".

106. An Account of ye Earthquake at Port Royal in Jamaica", 1692, BL., Harleian Manuscript 6922; Carta de W. J. Dickinson, 13 ago. 1692, *Dering Correspondence*, vol. 5, BL, Stowe Manuscript 747; Michael Pawson e David Buisseret, *Port Royal, Jamaica*, Oxford, 1975, p. 120; Ned Ward, "A Trip to Jamaica: With a True Character of the People and the Island" (1698), em *Five Travel Scripts Commonly Attributed to Ned Ward*, Nova York, 1933, p. 13.

107. "Journal of Francis Rogers", p. 226; Pawson e Buisseret, *Port Royal*, p. 119; *Voyages and Travels of Captain Nathaniel Uring*, p. 247.

encontrar desde camaradagem até duelos com cutelos, espadas, pistolas e mosquetes leves. Esses lugares eram notáveis, ao menos para algumas pessoas, pelo "comportamento obsceno, palavrões e conversas masculinas" das mulheres, que exibiam nomes como "*Anã Inacreditável, Pedaço de Carne Salgada, Jenny Balança Bunda* etc.". Port Royal parece ter sido um dos lugares preferidos pelos marinheiros atraídos para a Jamaica pelo açúcar[108].

Mas quando faltava açúcar (e isso não era incomum), os capitães e suas tripulações navegavam para oeste por mais doze ou catorze dias até a baía de Campeche, a oeste da península de Yucatán, onde, desde os anos 1660, ex-piratas e marinheiros vinham lutando contra os espanhóis, caçando animais selvagens e cortando madeira campeche (usada para tinturas) que vendiam para capitães mercantes à procura de carga. Os "homens da baía", como eram conhecidos, eram "camaradas robustos, fortes", famosos por sua pontaria, surtos de bebedeira que duravam de três a quatro dias e partilha comunitária de comida e bens. Chegaram até mesmo a esboçar um "pequeno compêndio de leis" que não continha "nenhuma pena capital". Embora os marinheiros gostassem da convivência com os cortadores de madeira campeche, às vezes a ponto de se alistarem eles mesmos para cortar madeira por um período, ao mesmo tempo ficavam ansiosos quando passavam pela baía por causa dos riscos constantes de emboscadas dos espanhóis[109].

Ainda que o açúcar fosse fundamental para o comércio inglês no Caribe, o contrabando também o era. O comércio ilegal com a Espanha explodiu, permitindo aos mercadores ingleses lucrar não apenas com o trabalho escravo nas ilhas britânicas, mas também com o trabalho de indígenas e africanos escravizados nas fazendas e plantações espanholas. Juntos, o açúcar e o contrabando garantiram a posição confortável das Índias Ocidentais nos arranjos imperiais dos ingleses até o fim do século XVIII[110].

108. Edward Vernon para Josiah Burchett, em 28 de outubro de 1719, BL, Add. Ms. 40811, f. 26; "Journal of Francis Rogers", pp. 229, 226; Pawson e Buisseret, *Port Royal*, p. 199; Ward, "Trip to Jamaica", p. 16.

109. "Voyage to Guinea", f. 10; Pawson e Buisseret, *Port Royal*, p. 70; William Dampier, "Mr. Dampier's Voyage to the Bay of Campeachy", no seu livro *A Collection of Voyages*, pp. 9, 18, 44, 53, 54, 83; Dampier, "New Voyage", pp. 242, 241; *Voyages and Travels of Captain Nathaniel Uring*, p. 242; Haring, *Buccaneers*, p. 209; Murdo J. MacLeod, *Spanish Central America: A Socioeconomic History*, Berkeley, 1973, pp. 361-362; Warren v. Searle, HCA 24/127, 1702; Godwyn v. Mantlark, HCA 24/127, 1700.

110. Haring, *Buccaneers*, pp. 111, 32, 209-210; Wallerstein, *Modern World System II*, pp. 158, 160, 161; Parry, *Trade and Dominion*, p. 93; MacLeod, *Spanish Central America*, pp. 362, 385.

As Índias Ocidentais, para o marinheiro do século XVIII, assim como para seus colonizadores do século anterior, eram algo como uma aposta, um empreendimento para "além da linha". Smollet chamava a Jamaica de "aquela ilha fatal", e era isso mesmo. As taxas de mortalidade para os marinheiros eram altas, especialmente para os "menos experientes" que nunca tinham viajado antes. Riscos extraordinários de naufrágio pairavam sobre os instáveis bancos de areia e areias movediças do Caribe. Era necessário desviar de furacões e tempestades entre o meio do verão e o outono. A proximidade de colônias inglesas, francesas, espanholas e holandesas fazia do Caribe a "cabine de comando de guerra" e aumentava as chances de os marinheiros morrerem em batalhas ou serem capturados por navios de guerra ou corsários[111].

Ainda assim, o marinheiro que tomava coragem e apostava além da linha com frequência saía vitorioso. Contrabandistas e corsários costumavam ganhar um bom dinheiro, assim como os piratas, se pudessem evitar a forca de Gallows Point em Port Royal. A hegemonia da escravidão e a fragilidade do trabalho livre nas Índias Ocidentais como um todo significavam salários relativamente altos. A deserção era uma opção fácil. E, finalmente, como apontou Nathaniel Uring, os marinheiros conseguiam outras vantagens no Caribe: "os marinheiros na Jamaica, sendo majoritariamente empregados em saveiros, quer no corso ou no comércio costeiro da [Nova] Espanha, não querem viajar em navios, porque são mais trabalhosos, e relutam em ir para a Europa, por medo do recrutamento forçado para o serviço público". Menos trabalho e liberdade em relação aos aliciadores eram atrativos nada desprezíveis para as Índias Ocidentais. As ilhas podem ter representado uma aposta, mas o prêmio compensava[112].

O século XVIII assistiu à emergência dos portos norte-americanos, particularmente Boston, Nova York e Filadélfia, como importantes centros comerciais do Império. No século anterior, as embarcações que partiam desses portos – ou, melhor ainda, dessas vilas de marinheiros – não estavam profundamente envolvidas nos comércios transatlânticos, e sim transportavam produtos coloniais para as Índias Ocidentais. Em 1740, navios provenientes do litoral americano haviam começado a atingir portos mais distantes na Europa e na África; ao mesmo tempo, carregavam volumes e variedades ainda maiores de bens para o Caribe. Cada

111. Smollett, *Roderick Random*, p. 208; Dunn, *Sugar and Slaves*, cap. 1; *Barlow's Journal*, p. 332; Parry, *Trade and Dominion*, p. 45 (citação).
112. *Voyages and Travels of Captain Nathaniel Uring*, p. 165.

vez mais navios britânicos visitavam os portos coloniais. Mercadores norte-americanos também começaram a investir no negócio arriscado do corso. Como resultado desses acontecimentos, um mínimo de 20% a 25% da população masculina de Boston, Nova York e Filadélfia trabalhava no setor marítimo – comércio ou pesca – ao longo do século XVIII. Os marinheiros eram uma presença proeminente em cada cidade – embora nem sempre ordeira[113].

Uma embarcação que entrasse em Boston em 1740 passaria pelo farol do porto a cerca de vinte quilômetros da costa, e então pelo Castelo William cinco quilômetros depois da cidade. "Quando um bergantim, brigue, cúter ou escuna aparecem no mar", relatou o dr. Alexander Hamilton, "eles içam um pináculo no mastro da bandeira no Castelo; se um navio, eles exibem uma bandeira"[114]. O castelo fazia de Boston uma cidade "mais bem fortificada contra um inimigo que qualquer outro porto na América do Norte". Ele possuía uma potente bateria de canhões pesados e guarda regular e vigilante dia e noite, e suas próprias fortificações "à prova de canhões"[115]. A embarcação recém-chegada, uma vez liberada, entrava por uma passagem estreita "não muito além de 48 metros de largura [...] em alto-mar" e num "grande & cômodo" porto, suficientemente profundo para permitir que o navio chegasse até o cais e "ficasse atracado [...] em grande segurança"[116] (ver figura 9). O cais Long Wharf, construído em 1713, se estendia "do fim da King Street" por mais de quatrocentos metros para dentro d'água, embora os bostonianos gostassem de se gabar dizendo que seu cumprimento era o dobro disso[117]. Aqui marinheiros e estivadores depositavam cargas "em armazéns erguidos no lado norte" do cais "sem a ajuda de barcos, barcaças, &c.", o que era "uma grande facilidade para as pessoas"[118]. Uma grande parte dessas "pessoas" eram negras. Provavelmente a maior parte da população de escravos de Boston – 8% dos 16 400 habitantes da cidade em 1742 – trabalhava ao redor das docas.

113. Nash, *Urban Crucible*, p. 54; Price, "Economic Function", pp. 136-137. Ver também James G. Lydon, *Pirates, Privateers, and Profits*, Upper Saddle River, N.J., 1970; Carl E. Swanson, "American Privateering and Imperial Warfare, 1739-1748", *WMQ*, vol. 42, 1985, pp. 357-382.
114. Hamilton, *Gentleman's Progress*, p. 107.
115. *Idem, ibidem*, pp. 145, 142; James Birket, *Some Cursory Remarks Made by James Birket in His Voyage to North America, 1750-1751*, New Haven, Conn., 1916, p. 19.
116. Hamilton, *Gentleman's Progress*, p. 145; Birket, *Cursory Remarks*, p. 23.
117. Hamilton, *Gentleman's Progress*, p. 107; Birket, *Cursory Remarks*, pp. 23, 73.
118. Birket, *Cursory Remarks*, p. 23; Hamilton, *Gentleman's Progress*, pp. 107, 234; *Voyages and Travels of Captain Nathaniel Uring*, pp. 77-78.

Figura 9. Vista de Boston por volta de 1735. O Long Wharf se estende do litoral por mais de quatrocentos metros para dentro do porto. Barcos pequenos, construídos pelos habitantes da Nova Inglaterra e de propriedade destes, enchem o porto.

Trabalhadores brancos e negros descarregavam bens manufaturados da Inglaterra, rum, açúcar e melaço das Índias Ocidentais e pão e farinha de trigo do porto da Filadélfia. Nos navios vazios embarcavam-se peles, provisões, produtos derivados da baleia, gado, insumos navais, terebintina, madeira e itens manufaturados para serem entregues na Europa, África e Caribe. A relativa improdutividade do interior de Boston e a consequente necessidade da cidade de fazer o transbordo de tantas mercadorias resultavam em uma complexa variedade de atividades de entreposto. A eclosão da Guerra da Orelha de Jenkins em 1739, no entanto, significou que os estivadores passaram a carregar menos peixe seco – chamado de "pobre Jack" – do que antes, pois os mercadores de Boston perderam seu lucrativo mercado espanhol[119].

119. Bridenbaugh, *Cities in the Wilderness*, p. 333; Birket, *Cursory Remarks*, p. 23; Hamilton, *Gentleman's Progress*, p. 145; Gary M. Walton, "Trade Routes, Ownership, Proportions and American Colonial Shipping Characteristics", *Les Routes de L'Atlantique: Travaux du neuvième Colloque International d'Histoire Maritime*, Paris, 1967, pp. 492, 485-488; William I. Davisson e Lawrence J. Bradley, "New York Maritime Trade: Ship Voyage Patterns, 1715-1765", *New York Historical Society Quaterly*, vol. 55, 1971, pp. 314-317; Rawley, *Transatlantic Slave Trade*, pp. 388, 398.

Os mercadores da cidade se encontravam todo dia, perto da sede do governo na rua Henry, entre onze e treze horas, para discutir tais problemas. Conversavam sobre os negócios na taverna de Samuel Wethered, na esquina das ruas Kilby e King ou no The Crown, no Long Wharf, e o faziam com bastante êxito. Mercadores da Nova Inglaterra possuíam mais de 1500 barcos em 1740, e muitos desses mercadores-proprietários de navios já haviam desenvolvido "aquela sutileza e acuidade tão peculiares a um gênio da Nova Inglaterra" para o comércio. Haviam "adquirido fortunas opulentas" e "grande reputação". Moravam "em casas bastante imponentes, bem construídas e confortáveis", construídas recentemente para proclamar sua eminência[120]. Marinheiros comentavam sobre o "tipo de gente astuciosa, hábil, ardilosa e manipuladora" que encontravam em Boston, e ninguém duvidava de que os maiores mercadores da cidade eram os mais espertos e hábeis de todos[121]. Ned Ward achava que "quem quer que acredite num *Santo da Nova Inglaterra*, pode ter certeza de que será enganado: e aquele que sabe lidar com seus comerciantes, pode lidar com o diabo sem temer artimanhas". A astúcia dos mercadores ia pouco a pouco redesenhando o modo de vida puritano: "Enganar e trapacear seu vizinho não é um pecado nem metade tão flagrante quanto passear por prazer num dia de sabá ou deixar de ir à igreja e cantar salmos". George Whitefield talvez estivesse pensando nos grandes comerciantes quando, em 1741, notou a excessiva "mundanidade" de Boston[122].

Boston em si causava uma impressão favorável nos marinheiros com suas ruas bem pavimentadas, seus prédios baixos, mas elegantes, e seus barcos solidamente construídos nos seus próprios e ativos estaleiros. A oferta e a variedade de carvalho de boa qualidade, entretanto, estava em declínio, já que as florestas ao redor da cidade haviam sido "bastante derrubadas e destruídas"[123]. Mais cedo naquele mesmo século, Jack Cremer havia professado que "nunca havia visto um mendigo ou

120. Bridenbaugh, *Cities in the Wilderness*, p. 428; Hamilton, *Gentleman's Progress*, pp. 109, 197; Birket, *Cursory Remarks*, pp. 24, 20-21. Veja também Dinwiddie, "A Computation", e *Voyages and Travels of Captain Nathaniel Uring*, p. 77.

121. *Voyages and Travels of Captain Nathaniel Uring*, p. 80; Birket, *Cursory Remarks*, p. 24.

122. Ned Ward, "A Trip to New England, with a Character of the Country and People, both English and Indians" (1699), em *Five Travels Scripts*, p. 7; Hamilton, *Gentleman's Progress*, pp. 145-146; *George Whitefield's Journals*, Guildford e Londres, 1960, p. 473.

123. Birket, *Cursory Remarks*, pp. 24, 21.

um homem pobre" em Boston, mas não diria o mesmo nos anos 1740. As guerras contra a França haviam deixado muitos veteranos inválidos, viúvas, pobreza e alcoolismo. Marinheiros e suas famílias, entre outros, frequentemente passavam dificuldades[124]. Os pobres de Boston, muitos dos quais trabalhavam no comércio marítimo, viviam amontoados em minúsculas casas de madeira bifamiliares perto dos cais. Os trabalhadores pobres, incluindo os marinheiros, sabiam que Boston havia conhecido tempos melhores.

Como Charleston, Boston tinha sua própria corte do vice-almirantado. Os marinheiros sabiam que o vice-almirante e juiz John Menzies não era tão mal comparado com outros juízes. Ele costumava conceder aos marinheiros que entravam com processos por "salários e liberdade" o pagamento devido, mas raramente os libertava do jugo de um capitão. Menzies chegou a decidir que os mestres dos navios não poderiam arrancar sangue ao administrar a disciplina, mas, por outro lado, nunca objetou quando um comandante dava uma surra zelosa em um membro da tripulação por blasfêmias ou palavrões[125].

Boston era considerada uma boa cidade para "brincar", especialmente por causa das jovens mulheres "bem equipadas" – mas um marinheiro amoroso precisava tomar cuidado mesmo nessa cidade outrora sagrada, caso contrário uma dessas mulheres poderia "lhe dar uma dose de algo que o faria se lembrar delas"[126]. Casas de shows ofereciam dança e entretenimento, divertimentos bem-vindos e recebidos de bom grado, pois os marinheiros frequentemente passavam longos períodos no porto, enquanto seus capitães, atormentados pela falta de bens agrícolas em Boston, procuravam por toda parte uma forma de completar a carga. O Dog and Pot, perto do cais Bartletts, ou a taverna Widow Day's Crown, no cais Clarke, ofereciam bons momentos. Como quer que passasse seu tempo, o marinheiro precisava tomar cuidado para não terminar na prisão da rua Queen ou no asilo para os pobres de Fort Hill. Os puritanos, mesmo numa data tão avançada quanto 1740, nunca se preocuparam muito com forasteiros, sobretudo aqueles sem propriedades ou famílias[127].

124. *Ramblin' Jack*, p. 113; Nash, *Urban Crucible*, p. 21.

125. Webber v. Clarke, MASS ADM, 1723, ff. 133-134; Hooper v. Harris, MASS ADM, 1725, f. 197; Lawler v. Forest, 1725, f. 198; Pitcher v. Lawrence, MASS ADM, 1731, ff. 100-101; Bridenbaugh, *Cities in the Wilderness*, pp. 147, 392-394.

126. *Ramblin' Jack*, p. 111.

127. Mackie v. Powell, MASS ADM, 1732, f. 129; Thomas Prince, *Vade Mecum for America*, Boston, 1731, p. 215; Vickers, "Maritime Labour", pp. 11-12, 16-18; Bridenbaugh, *Cities in the Wilderness*, p. 429.

Perto de Boston ficava o pequeno, mas dinâmico, porto da cidade de Newport, Rhode Island, onde os marinheiros encontravam bons cais e uma enseada perto do mar. Atracando em Peleg Sanford ou em Clark's on the Cove e abrindo caminho pelas pequenas tavernas, armazéns, pensões e ruas que "ainda pareciam os arredores de um estábulo", os marinheiros exploravam a cidade conhecida por seu comércio de escravos, corsários e contrabando. Os mercadores de Newport negociavam com os lenhadores de Campeche, com os holandeses do Suriname e Curaçao e outras colônias do Caribe. A legalidade dos seus empreendimentos nunca os preocupou muito. Os oficiais da alfândega de Newport e os oficiais navais não ousavam "exercer seu ofício por medo da fúria e descontrole" de uma multidão ameaçadora, mas recebiam presentes e propinas o suficiente – sempre mais baratos que as tarifas alfandegárias – para tornar essa ousadia bastante improvável, para começo de conversa. Cidade pequena com apenas uma rua principal e 6 200 habitantes em 1742, Newport prosperava como porto provinciano[128].

Nova York, tirando vantagem de seu porto superior e das ricas terras agrícolas de seu entorno, experimentou um rápido crescimento como centro comercial no início do século XVIII, particularmente depois de 1720. O marinheiro que navegasse para essa cidade de mais de dez mil habitantes na década de 1740 se encontraria em um entreposto agitado. No sólido cais mais ao leste – "troncos de madeira sobre uma fundação de pedra" –, onde águas profundas facilitavam a atracação, os trabalhadores embarcavam peles, cavalos, madeira, carne de boi e de porco, farinha de trigo, pão, manteiga e queijo nos barcos ingleses e norte-americanos normalmente com destino para a Europa ou para as Índias Ocidentais. Os mercadores de Nova York também despachavam barcos para a baía de Campeche a fim de buscar madeira, que então enviavam para a Europa em troca de tecidos, linhas e roupas. Esses itens, assim como muitos outros, eram então baldeados para regiões periféricas, como Albany, um centro do comércio de peles com os moicanos e outras tribos nativas norte-americanas.

Durante a década de 1740, Nova York e seus marinheiros se envolveram profundamente com os comércios globais. Mais e mais barcos com destino à costa da África partiam do porto de Nova York, e hordas de corsários sedentos de pilhagem

128. Lynn Withey, *Urban Growth in Colonial Rhode Island: Newport and Providence in the Eighteenth Century*, Albany, N.Y., 1984, cap. 2; Hamilton, *Gentleman's Progress*, pp. 102, 156; Birket, *Cursory Remarks*, pp. 30, 29; Coughtry, *Notorious Triangle*, p. 34; Price, "Economic Function", pp. 149-150; Bridenbaugh, *Cities in the Wilderness*, pp. 323, 173 (citação), 272, 303, 326.

navegavam em busca de inimigos de guerra. Os mercadores empreendedores de Nova York e Lewis Morris Jr., juiz do vice-almirantado, ajudaram a fazer com que, em 1740, a cidade tivesse se tornado a capital do corso nas colônias americanas[129] (ver figura 10).

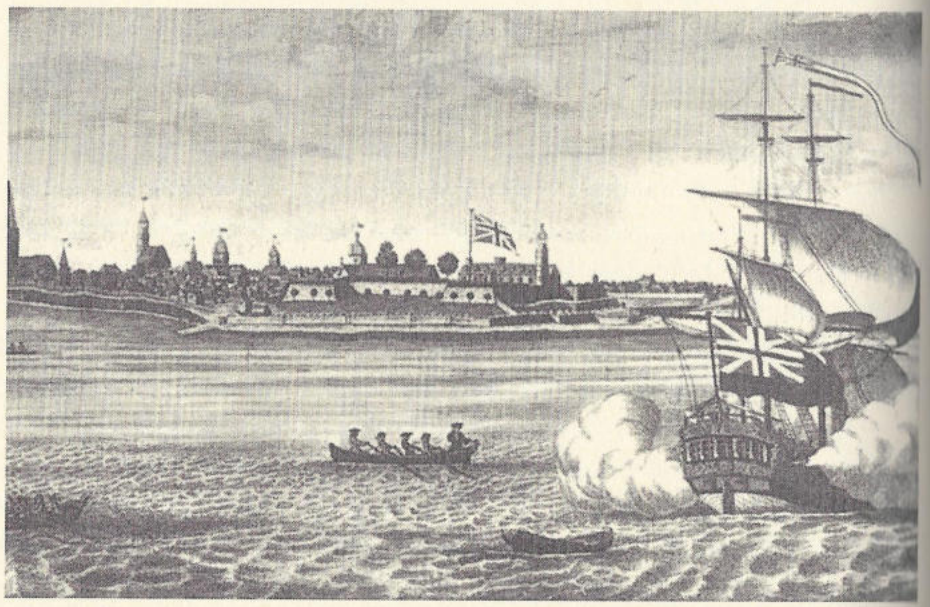


Figura 10. Vista do Forte George e da cidade de Nova York, *c.* 1735. O Forte George, planejado para proteger a cidade contra inimigos externos, foi atacado a partir do interior por escravos e trabalhadores livres em 1741.

Os marinheiros encontravam em Nova York uma cidade "construída perto do rio [East]". Muitas das suas duas mil casas tinham sido construídas "à maneira holandesa, com as extremidades da empena voltadas para a rua"[130]. As ruas de paralelepípedos no entorno do porto eram "bastante irregulares & tortas & muitas delas estreitas demais", ainda que bem pavimentadas[131]. Ao longo dessas

129. *The Journal of John Fontaine: An Irish Huguenot Son in Spain and Virginia, 1710-1719*, ed. Edward Porter Alexander, Charlottesville, Va., 1972, p. 115; Hamilton, *Gentleman's Progress*, p. 44; Birket, *Cursory Remarks*, p. 43; Rawley, *Transatlantic Slave Trade*, pp. 387-388; James G. Lydon, "New York and the Slave Trade, 1700-1774", *WMQ*, vol. 35, 1978, pp. 375-394; *idem*, *Pirates, Privateers, and Profits*, cap. 1; Swanson, "American Privateering", p. 366; Price, "Economic Function" pp. 140, 149, 143, 145, 158, 152; Bridenbaugh, *Cities in the Wilderness*, p. 303.

130. *Journal of John Fontaine*, p. 115; Birket, *Cursory Remarks*, pp. 44, 67.

131. Birket, *Cursory Remarks*, p. 44; Hamilton, *Gentleman's Progress*, pp. 44, 67.

ruas abarrotadas ficavam cafés e *pubs*, assim como os estabelecimentos favoritos dos marinheiros: o Blue Anchor de John Mackleman nas docas, o Long-Room, o Bunch of Grapes e o Sign of the Dog's Head de Ebenezer Grant no Porridge Pot. Perto dali ficava a prefeitura, um lugar visitado por muitos marinheiros, não por orgulho cívico ou por curiosidade, mas porque a prisão de Nova York ficava no porão[132]. Nos arredores, o Forte George usava uma bateria de 56 canhões para proteger a cidade, a residência do governador George Clarke e uma capela da Igreja da Inglaterra. Em 1742 o forte ganhou cicatrizes de luta, não contra inimigos espanhóis ou franceses, e sim contra os inimigos locais da elite: os escravos e os brancos pobres que se rebelaram durante o difícil inverno de 1741. Os rebeldes queimaram uma grande parte do castelo, agora em ruínas. O corpo do líder da revolta, John Hughson, ficou pendurado por correntes no porto. Muitos marinheiros lutaram ao lado dos rebeldes[133].

Encontros entre trabalhadores negros e brancos não eram incomuns nessa cidade "muito rica". Em 1746 os escravos representavam mais de um quinto da população de Nova York, e a maioria dos homens escravos estava empregada nos setores marítimo e comercial da economia. Escravos labutavam ao lado de trabalhadores brancos sem qualificação como condutores, carreteiros, estivadores, vaqueiros, funâmbulos e carroceiros[134]. Nova York também oferecia muitos entretenimentos a esse grupo misto de trabalhadores, incluindo casas de apostas e brigas de galo. Embora muitos escravos vivessem com seus ricos senhores nas ruas Queen e Dock, de frente para o rio East, a maioria dos outros trabalhadores, incluindo a maioria dos marinheiros, viviam na parte leste, ao norte de Wall Street, em habitações multifamiliares abarrotadas[135].

A Filadélfia era o mais recente porto americano. Também havia se desenvolvido rapidamente no início do século XVIII, e em 1740 já era "um grande e próspero lugar", com uma população de treze mil habitantes. Organizando o transporte de bens de e para um interior agrícola bastante produtivo, os mercadores da Filadélfia

132. Lemish, "Jack Tar versus John Bull", pp. 63, 59; *Journal of John Fontaine*, p. 114; Bridenbaugh, *Cities in the Wilderness*, pp. 426-428.

133. Hamilton, *Gentleman's Progress*, p. 46; Daniel Horsmanden, *The New York Conspiracy*, ed. Thomas J. Davis, 1744 (reimp. Boston, 1971). Ver também o trabalho mais recente de Davis: *Rumor of Revolt: The "Great Negro Plot" in Colonial New York*, Nova York, 1985.

134. Hamilton, *Gentleman's Progress*, p. 88; Nash, *Urban Crucible*, p. 107; Thomas J. Archdeacon, *New York City, 1664-1710: Conquest and Change*, Ithaca, N.Y., 1976, pp. 83-94.

135. Bridenbaugh, *Cities in the Wilderness*, pp. 305, 308.

enviavam provisões – carne de porco e de boi, aves, farinha de trigo, pão, "todos os grãos ingleses" – para as Índias Ocidentais e bens como ferro, madeira e fibras de linho e cânhamo para a Inglaterra e para a Europa. O produto de exportação principal da cidade era o trigo; itens menos importantes incluíam presuntos, maçãs, carneiros, aros, aduelas e barris. Os mercadores da Filadélfia eram talvez os mais bem-sucedidos de todos, segundo o dr. Alexandre Hamilton, "na arte da trapaça", os quais "vão mentir com uma cara santa e solene"[136]. Esses nababos da rua Front viajavam em elegantes carroças das suas mansões de tijolos vermelhos para centros mercantis como a London Coffee House, na rua Water, perto do cais de Carpenter. Realizavam transações numerosas com Lisboa, Madeira, com a França e suas colônias e, cada vez mais, com a África. Também organizavam a importação tanto de escravos como de um número expressivo de empregados por contrato a termo. Em um dia qualquer, uma carga de trabalhadores aliviados, mas cansados da viagem, podia estar à venda num "mercado de gado", onde seus músculos eram apertados e sua docilidade cuidadosamente avaliada por proprietários em potencial. Aqueles que não eram escolhidos eram levados em bando por comerciantes para serem vendidos no interior[137].

Outra vista comum aos marinheiros na Filadélfia nos anos 1740 era a impressionante variedade de novos e bem equipados navios corsários, aqueles "castelos de guerra ou máquinas voadoras de destruição" que solicitariam seus préstimos[138]. Construtores de navios e carpinteiros forneciam esses navios de guerra privados a uma velocidade nunca suficiente para satisfazer o desejo dos mercadores que os encomendavam. Um marinheiro em busca de qualquer indício de um potencial sucesso nesse tipo de trabalho talvez o encontrasse nas docas, num leilão nas docas, onde butim e os bens dos navios corsários eram vendidos. Mercadores se reuniam num frenesi de lances; o juiz do vice-almirantado garantia que ele e o rei receberiam a parcela que lhes cabia. Em 1744, um marinheiro que sonhasse com uma parcela para si poderia se juntar a "um grupo de marinheiros ruidosos"

136. Hamilton, *Gentleman's Progress*, pp. 183, 28; Bridenbaugh, *Cities in the Wilderness*, p. 303.

137. Price, "Economic Function", pp. 140, 149, 143, 145, 158, 152; Walton, "Trade Routes", pp. 492, 485-488; Hamilton, *Gentleman's Progress*, pp. 29, 244; Birket, *Cursory Remarks*, pp. 64-65; *Journal of John Fontaine*, pp. 118-119; Richard B. Morris, *Government and Labor in Early America*, Nova York, 1946, p. 368; Abbott E. Smith, *Colonists in Bondage: White Servitude and Convict Labor in America, 1607-1776*, Nova York, 1947, p. 221; Bridenbaugh, *Cities in the Wilderness*, pp. 254, 354, 416, 430.

138. "The Journal of William Black, 1744", *Pennsylvania Magazine of History and Biography*, vol. 1, 1877, pp. 244, 247, 248 (citação); Hamilton, *Gentleman's Progress*, p. 21, 25.

que lideravam um desfile de quatro mil homens, acompanhados de bandeiras, tambores e "um negro tocando um violino rangente" para inaugurar o esforço dos corsários e a guerra contra a França[139].

O marujo provavelmente considerava a Filadélfia um lugar agradável. A cidade, afinal de contas, tinha muitos atrativos: um desenho bem ordenado e regular; mercados suntuosos, que muitos reconheciam como "os melhores do seu tamanho no mundo conhecido e, sem dúvida, os maiores da América"; feiras enormes nos meses de maio e novembro; os "melhores tipos" de iluminação de rua; e duas mil casas, "a maior parte delas de tijolos e com três andares"[140]. A cidade também tinha cais de águas profundas para uma atracação confortável e um rio largo de entrada, o Delaware, facilitando as manobras (ver figura 11). A Filadélfia oferecia uma variedade de cafés e tavernas, mas "alegres entretenimentos públicos" eram um pouco mais escassos do que desejariam os marinheiros. Música e dança, dois dos passatempos preferidos dos marinheiros, não eram facilmente encontrados, talvez porque os mercadores Quakers e os pais fundadores da cidade preferissem uma preocupação sóbria "árdua" com os negócios e um estilo de vida austero. Mas, na década de 1740, a influência Quaker havia esmorecido; agora a população poliglota da Filadélfia consistia em ingleses, escoceses, irlandeses, alemães e africanos, e em meio à massa de pessoas religiosas havia católicos, presbiterianos, metodistas, adeptos da "Nova Luz" e judeus. Dez por cento dos residentes da cidade eram de origem africana. À medida que indivíduos não Quakers proliferavam, entretenimentos populares como touradas e brigas de galo cresciam em popularidade. Botecos como o "Low Tippling House", mantido pelo trabalhador Richard Hillyard, também começaram a aumentar de número. Conforme a cidade ganhava complexidade, o mesmo acontecia com sua base institucional: asilos, enfermarias, hospitais, uma prisão, a cadeia da cidade e casas de trabalho. Os marujos devem provavelmente ter passado algum tempo em uma ou outra dessas instituições[141].

139. "Journal of William Black", p. 247-248, 42, 44; Hamilton, *Gentleman's Progress*, pp. 25, 42; Bridenbaugh, *Cities in the Wilderness*, pp. 193, 348.

140. "Journal of William Black", pp. 405 (citação), 18, 21, 192-193; Birket, *Cursory Remarks*, pp. 676 (citação), 63, 69, 67; *Whitefield's Journals*, p. 387; *Journal of John Fontaine*, pp. 118-119; Prince, *Vade Mecum*, p. 194; Samuel Curwen, "Journal of a Journey from Salem to Philadelphia in 1755", *Essex Institute Historical Collections*, vol. 52, 1916, p. 79.

141. Hamilton, *Gentleman's Progress*, pp. 405, 18, 20, 22 (citação), 193, (citação), 20; Birket, *Cursory Remarks*, pp. 64, 66; Nash, *Urban Crucible*, pp. 64, 109, 127, 140; Bridenbaugh, *Cities in the Wilderness*, pp. 327, 384, 394, 395, 430 (citação), 438, 268.

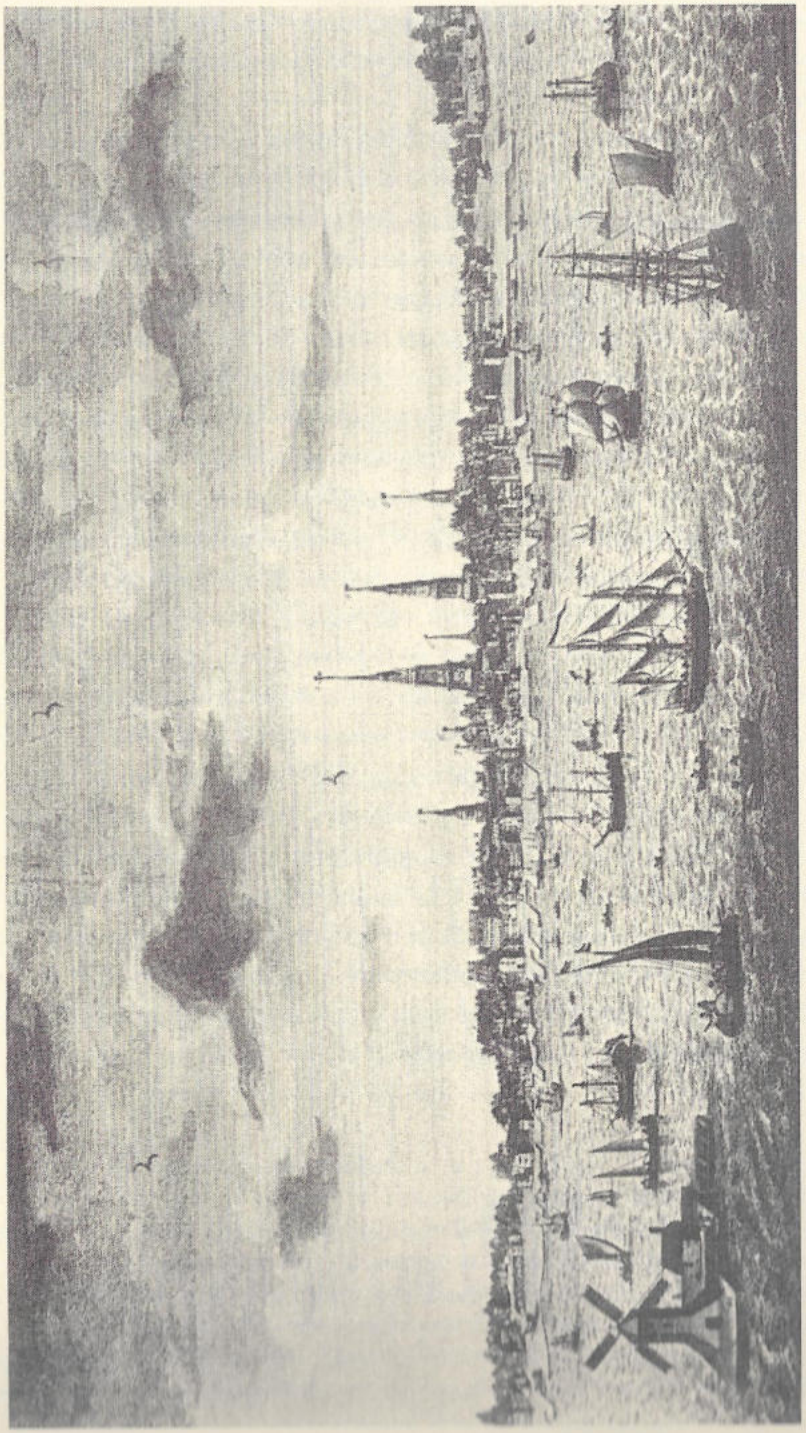


Figura 11. Vista da Filadélfia ao longo do rio Delaware, *c.* 1735. Nessa época, a "Cidade do Amor Fraterno" tinha o porto mais próspero da América do Norte.

Em todos os portos norte-americanos, assim como em Londres, Bristol, Liverpool, Glasgow e nas Índias Ocidentais como um todo, o contrabando era uma atividade econômica importante. De fato, o contrabando continuou sendo fundamental para a circulação de mercadorias e de trabalhadores ao longo de todo o século XVIII. O comerciante-contrabandista anglo-americano foi uma peça-chave para a ascensão do "livre comércio". Jean Baptiste Labat nada mais fez que expressar a sabedoria popular quando observou que "os ingleses sabem tanto sobre o negócio do contrabando quanto qualquer outro povo do mundo"[142]. O contrabando e o comércio de longa distância cresceram juntos enquanto o Estado britânico, a partir do início do século XVI, tentava impor um serviço alfandegário sistemático. Um grande especialista em comércio ilícito observa que, no início do período moderno, os contrabandistas respondiam por "ao menos metade do comércio marítimo inglês". O século XVII testemunhou grandes avanços na organização e nas técnicas de contrabando. Redes elaboradas de interação social se desenvolveram, e navios de calados rasos e cavidades ocultas foram especialmente construídos. Muitas comunidades costeiras dependiam inteiramente do comércio ilícito para sua sobrevivência[143].

Contrabandistas transportavam quase todo tipo de mercadoria: tabaco, lã, chá, rum, conhaque, vinho, arroz, melaço, escravizados, madeira. Se os principais centros do comércio "alfandegado" do Atlântico Norte eram Londres, Bristol, Liverpool, Glasgow, Boston, Nova York e Filadélfia, então todos esses, mais Cork, Newport, Port Royal e a ilha de Man eram os entroncamentos do comércio não alfandegado. Todos esses portos fervilhavam com comerciantes e bens ilegais. Entre 1680 e 1780, o século de ouro do contrabando, inúmeros homens e mulheres na Inglaterra e na América "regularmente bebiam chá contrabandeado, regularmente fumavam tabaco contrabandeado, e nunca bebiam conhaque ou rum e nunca tiveram um lenço de seda que tivessem passado pela alfândega". O contrabando tinha um grande apoio público e deu a muitos marinheiros um atracadouro[144].

142. Jean Baptiste Labat, *The Memoirs of Père Labat, 1693-1705*, Londres, 1931, p. 120. Gostaria de agradecer a Robert K. Schaeffer por seus *insights* sobre a relação entre contrabando e livre comércio.

143. Williams, *Contraband Cargo*, p. 28.

144. *Idem*, *ibidem*, pp. 138-141, 93 (citação). Ver também Alfred Rive, "A Short History of Tobacco Smuggling", *Economic History*, vol. 1, 1926-1929, p. 558; G. D. Ramsey, "The Smugglers' Trade: A Neglected Aspect of English Commercial Development", *Royal Historical Society Transactions*, sér. 5, n. 2, 1952, pp. 131-157. Seria seguro – e conservador – estimar que o comércio do

Durante o século XVIII, os portos do Atlântico Norte eram, como Gary B. Nash mostrou, os "cadinhos" de uma nascente ordem social e econômica capitalista. As cidades ocidentais e o capitalismo ocidental avançavam de mãos dadas, e os portos do Atlântico foram cruciais para o processo de desenvolvimento. As cidades, como apontou Fernand Braudel, "organizaram as indústrias e as guildas; inventaram o comércio de longa distância, as letras de câmbio, as primeiras formas de sociedades comerciais e a contabilidade. Elas também logo se tornaram os palcos da luta de classes"[145]. As relações de classe urbanas tinham como protagonistas o mercador nos seus finos trajes de seda e o marinheiro em sua rude simplicidade. A mansão do mercador às vezes ficava do lado do barraco do marinheiro. A cidade alimentava tais contrastes e, de fato, prosperava com eles. A reprodução das relações sociais urbanas em torno das bordas do Atlântico indicava uma mudança sistêmica social e econômica e criava as bases materiais dos impérios do Atlântico.

Os mercadores nesses centros do comércio internacional movimentavam mercadorias entre fronteiras geopolíticas, abastecendo mercadores do atacado e do varejo, que eram os pivôs das economias locais e regionais[146]. A capitalização das suas empresas comerciais, a julgar pelos padrões do que viria mais tarde nos séculos XIX e XX, permanecia modesta. Pelos padrões anteriores, porém, as trocas comerciais marítimas do século XVIII exigiam concentrações excepcionais de capital, que eram às vezes individuais, porém no mais das vezes resultavam da criação de pequenas parcerias entre dois até dez mercadores. O agrupamento de recursos não era apenas uma proteção contra riscos, mas frequentemente uma necessidade, visto que muitos dos comércios transatlânticos – especialmente de açúcar, tabaco, arroz e escravos – eram intensivos em capital. Para financiar uma viagem, eram frequentemente necessárias entre duas mil e dez mil libras esterlinas[147]. Os trabalhadores marítimos eram essenciais para o sucesso dos mercadores internacionais,

império excedeu as contas da alfândega entre 15% e 20%. Ver Marcus Rediker, "Society and Culture among Anglo-American Deep Sea Sailors, 1700-1750", tese de doutorado, University of Pennsylvania, 1982, pp. 38-39.

145. Nash, *Urban Crucible*, pp. vii-viii; Fernand Braudel, *The Structures of Everyday Life: The Limits of the Possible*, trad. Sian Reynolds, Nova York, 1981, p. 512.

146. Price, "Economic Function", pp. 138-139, 173.

147. Holderness, *Pre-Industrial England*, p. 132; Pares, "Economic Factors", p. 423; Wilson, *England's Apprenticeship*, p. 271; Coughtry, *Notorious Triangle*, p. 45; Rawley, *Transatlantic Slave Trade: The View from the Chesapeake, 1700-1776*, Cambridge, Mass., 1980, pp. 3, 24-25, 38; Bailyn e Bailyn, *Massachusetts Shipping*, p. 35.

que geravam boa parte do valor das mercadorias dos comerciantes transportando-as de um mercado para outro. Voltamos, assim, a *sir* William Petty e a Edward Barlow, e para suas diferentes perspectivas sobre a navegação marítima.

Sr. Petty: ao longo do século XVIII, a rede de comércio, ela mesma um "maquinário para a formação de capital", aumentou de tamanho, complexidade e previsibilidade[148]. Os preços do frete caíram sem interrupção entre 1675 e 1775, especialmente depois de 1713. Enquanto isso, as taxas de seguro, começando em 1635, diminuíram consistentemente até 1850 e depois[149]. A pirataria foi em grande parte eliminada em 1726 e, uma vez essa "ineficiência de produção" fora do caminho, a produtividade do trabalho marítimo aumentou drasticamente. Os navios mercantes começaram a levar poucos canhões, ou mesmo nenhum, e os artilheiros e atiradores foram removidos da tripulação do navio. A pirataria tinha sido "um obstáculo para a difusão técnica" e, consequentemente, para a acumulação do capital[150]. Mas, com os piratas deixando de ser uma ameaça, o tamanho das tripulações foi reduzido ainda mais, uma vez que o desarmamento dos mercadores permitiu a introdução nos comércios transatlânticos de navios de estilo holandês, que precisavam de menos mãos para transportar mais carga. O tempo de permanência no porto também diminuiu quando a produção e a distribuição de mercadorias para transporte se tornaram mais organizadas e metódicas. Viagens só de ida, carregando lastro em uma ou mais passagens, eram comuns no século XVII, mas em 1750 haviam caído significativamente. Além disso, o sistema de tribunais do vice-almirantado tentou "racionalizar" a oferta de trabalho pela mediação de conflitos entre o capital e a mão de obra[151]. Para resumir, os riscos para o capital associados à navegação em alto-mar diminuíram. O comércio se estabeleceu em canais mais ou menos regulares, tornou-se um negócio menos especulativo e passou a produzir retornos de investimento mais previsíveis. A cadeia de mercado internacional tornou-se mais organizada. O poder naval britânico

148. Parry, *Trade and Dominion*, p. 283.

149. Davis, *English Shipping*, pp. 195, 376; James F. Shepherd e Gary M. Walton, *Shipping, Maritime Trade and the Economic Development of Colonial North America*, Cambridge, 1972, p. 60.

150. Parry, "Transport and Trade Routes", p. 212; Douglas C. North, "Sources of Productivity Change in Ocean Shipping, 1600-1850", *Journal of Political Economy*, vol. 76, 1968, pp. 953-970; Gary M. Walton, "Sources of Productivity Change in American Colonial Shipping", *EHR*, vol. 2, 1967, pp. 67-78; Steele, "Harmony and Competition", p. 27; Shepherd e Walton, *Shipping, Maritime Trade*, p. 81.

151. Davis, *English Shipping*, pp. 185, 188.

protegia e reforçava todos esses avanços. A hegemonia marítima inglesa, já totalmente estabelecida em 1763, foi o principal desses resultados[152]. Ela representou uma grande vitória para a aritmética política.

Uma parte central dessa vitória, na verdade uma precondição necessária, foi, nas palavras do sr. Petty, a constituição do "trabalho do marinheiro" como "mercadoria". Buscando maximizar os lucros, os mercadores capitalistas perceberam que esse objetivo estava inextricavelmente entrelaçado com o da criação, organização e disciplinamento da sua "força de trabalho". Eles confrontaram tendências demográficas, assim como eventos políticos que limitavam a disponibilidade do trabalho marítimo. Também enfrentaram a resistência dos próprios marinheiros. Gradualmente, o trabalho do marinheiro se tornou uma "coisa", uma mercadoria, a ser calculada numa equação com outras coisas: capital, terra, mercados, outras mercadorias.

Edward Barlow: existe um lado sórdido na linguagem desapaixonada da aritmética política de Petty. O ideal do mercador de aumentar trabalho e produtividade geralmente significava mais exploração dos marinheiros. Criar, organizar e disciplinar a "força de trabalho" frequentemente significava desapossamento e o estalar do chicote. O capital ganhou à custa de salários mais baixos. Riscos reduzidos para o capital às vezes aumentaram os riscos materiais e físicos para os trabalhadores marítimos. A eliminação da pirataria implicou a supressão implacável das contestações populares à propriedade dos mercadores. A Marinha Real tornou os mares mais seguros para o comércio, mas só conseguiu isso submetendo violentamente o marinheiro ao trabalho involuntário. A cadeia do mercado internacional ganhou em organização, mas ao preço de uma situação sempre precária e às vezes fatal para o marinheiro, cujos músculos fechavam os elos dessa cadeia. Barlow assistiu a "coisas estranhas em outros países", mas não sem um incômodo temor de que os mercadores ingleses estivessem tornando-as ainda mais estranhas, mais grotescas. A vitória para a aritmética política se materializava no "orgulho e opressão e tirania" dos mestres que comandavam os barcos de Barlow. O paraíso de Petty foi frequentemente o inferno de Barlow.

Todas essas questões – trabalho, salários, cultura, autoridade e pirataria – serão tratadas extensivamente nos capítulos que seguem. Ênfase especial será dada às formas pelas quais o marinheiro resistia à sua sorte como mercadoria. Por enquanto, é importante observar que a acumulação de capital por meio do comércio internacional exigia a criação de uma classe trabalhadora internacional. No início do período moderno, o navio era "uma extraordinária máquina de força do internacionalismo"[153]. Assim, a história do sr. Barlow, assim como a do sr. Petty, é uma história global. E é em sua essência uma história coletiva. Os meios pelos quais Barlow e seus companheiros marujos reagiam ao sr. Petty serão analisados nos capítulos seguintes, assim como as contrarrespostas de Petty e dos mercadores capitalistas que ele almejava ajudar. Pois os diálogos continuados entre Petty e Barlow, a exemplo das histórias que cada um ajudou a criar, estão conectados precisamente da mesma maneira que o capital e o trabalho[154].

152. *Idem, ibidem*, pp. 72, 376; Walton, "Trade Routes", p. 476; Parry, *Trade and Dominion*, pp. 206, 213; North, "Productivity Change", p. 960; Fayle, *Short History*, p. 198.

153. Peter Linebaugh, "All the Atlantic Mountains Shook", *Labour/Le Travailleur*, vol. 10, 1982, pp. 87-121.

154. Karl Marx, "Wage Labor and Capital", em Marx e Frederick Engels, *Selected Works*, Moscou, 1969, vol. 1, p. 162.

2
O Marinheiro como Trabalhador Coletivo: O Processo de Trabalho no Mar

Os marinheiros eram um dos maiores e mais importantes grupos de trabalhadores livres assalariados na economia de mercado internacional do século XVIII. Como Eric Hobsbawm observou, "a criação de um grande mercado, e em expansão, para mercadorias e de uma força de trabalho livre ampla e disponível são concomitantes, dois aspectos do mesmo processo"[1]. Hobsbawm chama a atenção para a relação entre a ampliação dos mercados comerciais e o crescimento de uma classe trabalhadora, e, implicitamente, para as formas como processos de trabalho, mercados e experiências foram transformados ou criados durante o impulso do desenvolvimento capitalista inicial[2].

O marinheiro ocupou uma posição central na criação de mercados internacionais e de uma classe trabalhadora assalariada, assim como na concentração e

1. Eric Hobsbawm, "The General Crisis of the European Economy in the 17th Century", *P&P*, vol. 5, 1954, p. 40.
2. Seis estudos foram especialmente úteis para a conceituação deste capítulo: Ralph Davis, *The Rise of the English Shipping Industry in the Seventeenth and Eighteenth Centuries*, Londres, 1962; J. H. Parry, *Trade and Dominion: The European Overseas Empires in the Eighteenth Century*, Nova York, 1971; Christopher Lloyd, *The British Seaman, 1200-1860: A Social Survey*, Rutherford, N.J., 1970; Immanuel Wallerstein, *The Modern World-System II: Mercantilism and the Consolidation of the European World-Economy, 1600-1750*, Nova York, 1980. Uma menção especial vai para o estudo de Peter Linebaugh "All the Atlantic Mountains Shook", *Labour/Le Travailleur*, vol. 10, 1982, pp. 87-121, e para o estudo de Jesse Lemisch, "Jack Tar in the Streets: Merchant Seamen in the Politics of Revolutionary America", *WMQ*, vol. 25, 1968, pp. 371-407, que abriu o caminho para essa e muitas outras histórias da classe trabalhadora nos anos iniciais da América.

organização mundial de capital e trabalho. Durante o início do período moderno, mercadores capitalistas organizavam a si mesmos, aos mercados e a uma classe trabalhadora de maneiras cada vez mais internacionais e transatlânticas[3]. Conforme o capital se concentrava em navios mercantes, massas de trabalhadores – entre 25 mil e 40 mil em qualquer momento de 1700 a 1750 – foram, por sua vez, concentradas nesse vibrante ramo da atividade econômica. Os grandes números de trabalhadores mobilizados para o trabalho embarcado foram inseridos em relações relativamente novas com o capital – como trabalhadores livres e integralmente assalariados – e uns com os outros: os marinheiros estiveram, por suas experiências no mercado de trabalho marítimo e no processo de trabalho, entre os primeiros trabalhadores coletivos. Em termos históricos, o novo trabalhador coletivo não possuía habilidades manuais tradicionais, não possuía nenhum meio de produção como terra ou ferramentas (e por isso dependia completamente de um salário) e trabalhava em meio a um grande número de pessoas em situação semelhante. O trabalhador coletivo, exemplificado pelo marinheiro, foi o proletário do período da "manufatura" e se tornaria, é claro, um tipo formal dominante de trabalhador com o advento do capitalismo industrial.

Os trabalhadores marítimos no início do período moderno, ao conectarem os produtores e consumidores do mundo por meio de seu trabalho em mercados internacionais, foram, então, fundamentais para a acumulação de riquezas numa escala nunca antes imaginada. Ao mesmo tempo, foram fundamentais para a emergência de novas relações entre capital e trabalho. Neste capítulo, vamos estudar a organização do trabalho marítimo e alguns dos desafios enfrentados por ela. Após algumas observações iniciais sobre o mercado de trabalho marítimo, vamos investigar o processo de trabalho no mar entre 1700 e 1750, examinando o navio como um ambiente de trabalho com sua própria e complexa divisão de trabalho e tecnologia. Vamos então nos voltar para os embates relativos ao processo de trabalho, às condições de trabalho e ao controle do lugar de trabalho, os meios pelos quais os marinheiros resistiam à organização capitalista de produção ou desviavam dela em favor de outros propósitos próprios. O capítulo termina com

3. C. L. R. James, Grace C. Lee e Pierre Chaulieu, *Facing Reality*, Detroit, 1974: "Marx identificou na acumulação capitalista duas leis, temas gêmeos do mesmo movimento: a lei de concentração e centralização do capital e a lei da socialização do trabalho" (p. 103). Além disso, "quanto mais o capital consegue se organizar, mais ele é forçado a organizar a classe trabalhadora" (p. 115).

observações sobre as relações entre o trabalho marítimo, o surgimento do capitalismo no Atlântico Norte e a natureza das relações sociais entre os marinheiros[4].

O mercado de trabalho marítimo ganhou forma em meio ao burburinho dos portos que lidavam com o comércio do Atlântico Norte. O mercado de trabalho era internacional no seu caráter, e esse era um fato de primeira importância, como mostram as vidas profissionais de John Young e Edward Coxere. Young, aparentemente apreendido por autoridades britânicas de um navio corsário francês durante a Guerra da Sucessão Espanhola e rapidamente acusado de traição, tentou explicar à Alta Corte do Almirantado de que maneira as vicissitudes de uma experiência profissional internacional o haviam levado ao apuro em que se encontrava. Contou, em linhas gerais, para onde seus trabalhos globais o haviam levado. Nascido em Spitalfields, partira para o mar aos "catorze ou quinze anos de idade", como aprendiz de um capitão John Hunter. Durante os doze anos seguintes, ele viajou de Londres para Barbados e Jamaica, navegou e lutou a bordo de três corsários das Índias Ocidentais, "levou açúcar" no transporte caribenho de cabotagem, tomou lugar num navio mercante de volta para Londres, e então, em várias viagens, para Bristol, a costa africana, Virgínia, Lisboa, Gênova, Livorno e Cartagena[5]. Ned Coxere, marinheiro mercante e corsário do final do século XVII, resumiu sua experiência marítima assim: "Eu servi aos espanhóis contra os franceses, então aos holandeses contra os ingleses; depois fui tirado pelos ingleses de um navio corsário de Dunquerque; e então servi os ingleses contra os holandeses; e por último fui pego pelos turcos, onde fui forçado a servir então contra os ingleses, franceses, holandeses e espanhóis, e toda a cristandade". Não supreende que esse hábil marinheiro falasse inglês, espanhol, francês, holandês e a língua franca mediterrânea[6]. Coxere era verdadeiramente um trabalhador internacional, finalmente se recusando a participar da violência nacionalista da "Era das Guerras Comerciais" e se tornando, em vez disso, um pacifista e um Quaker.

Tanto Young quanto Coxere trabalharam entre homens que, é o que deve ter parecido, vinham de quase todo lugar: de cada esquina da Inglaterra, da América,

4. O processo de trabalho é definido aqui como o processo mediante o qual matérias-primas, outros insumos e a força de trabalho são transformados em produtos e serviços dotados de valor. Para uma amostra da literatura em crescimento sobre o processo de trabalho, ver a nota 19 deste capítulo.
5. Estudo de John Young, HCA 1/54, 1710, ff. 1-2.
6. *Adventures by Sea of Edward Coxere*, ed. E. H. W. Meyerstein, Nova York, 1946, pp. 37, 130-134.

do Caribe; da Holanda, França, Espanha, de toda a Europa; da África e mesmo de partes da Ásia. Identidades regionais, nacionais e étnicas eram abundantes nos navios do mundo, embora as Leis de Navegação exigissem que três entre quatro marinheiros dos barcos ingleses fossem súditos da Coroa. Tais exigências eram raramente cumpridas, especialmente em tempos de guerra e de escassez de trabalho, quando até mesmo o Estado britânico admitia que metade ou mais das tripulações dos navios podia ser "estrangeira"[7].

O deslocamento global de milhares de marinheiros no início do século XVIII se baseou no amplo e desigual processo de proletarização, mediante o qual esses homens ou seus antepassados foram arrancados à força das terras e obrigados a vender sua força de trabalho num mercado aberto para manter suas almas unidas aos seus corpos. As principais formas de prover o mercado de trabalho com "mãos" eram o desapossamento – o deslocamento ou expulsão de produtores rurais, mais notavelmente pelo cercamento de terras agricultáveis – e o crescimento populacional, que forçava os filhos de trabalhadores agrários ou dos próprios trabalhadores assalariados a vender suas mentes e músculos por dinheiro. A Inglaterra era, é claro, conhecida por sua efervescente cota de "homens e mulheres sem senhores" no início do período moderno. O crescimento populacional e o desapossamento, cada um em seu próprio e oscilante ritmo, se combinaram, expandindo o número dos que trabalhavam por algum tipo de salário para cerca de 60% da população britânica no início do século XVIII. Entre 1700 e 1750, o processo de proletarização parece ter se estabilizado. O crescimento populacional chegou a um certo platô, mostrando talvez um leve aumento nos anos 1740[8]. O número de colonos na América do Norte cresceu tanto naturalmente como por meio da imigração ao longo de todo esse período, enquanto a população das

7. Davis, *English Shipping*, p. 327; Ruth Bourne, *Queen Anne's Navy in the West Indies*, New Haven, Conn., 1939, p. 220.

8. Wallerstein, *Modern World System II*, pp. 16, 258; B. A. Holderness, *Pre-Industrial England: Economy and Society*, Londres, 1976, pp. 11, 24; D. C. Coleman, *The Economy of England, 1450-1750*, Londres, 1977, p. 12; Richard S. Dunn, "Servants and Slaves: The Recruitment and Employment of Labour", em Jack P. Greene e J. R. Pole (eds.), *British Colonial America: Essays in the New History of the Early Modern Era*, Baltimore, 1984, pp. 158-164; Peter Clark, "Migration in England during the Late Seventeenth and Early Eighteenth Centuries", *P&P*, vol. 83, 1979, p. 70; Charles Tilly, "Demographic Origins of the European Proletariat", artigo apresentado na conferência Proletarianization: Past and Present, Rutgers University, 1983, p. 40; Robert W. Malcolmson, *Life and Labour in England, 1700-1780*, Nova York, 1981, cap. 2; John Rule, *The Experience of Labour in Eighteenth-Century English Industry*, Nova York, 1981, cap. 1.

Índias Ocidentais Britânicas cresceu apenas mediante a massiva importação de africanos[9]. Houve, com poucas exceções, uma escassez geral de trabalho marítimo nessas duas regiões entre 1700 e 1750. Mas a tendência dominante e abrangente, em especial no Reino Unido e na América, era o uso cada vez maior de trabalho assalariado. Os marinheiros eram símbolos adequados dessa tendência.

Um mercado de trabalho é definido como "aquelas instituições que medeiam, afetam ou determinam a compra e venda da força da trabalho", e aqui nossa compreensão de trabalho marítimo é deficiente, pois as práticas reais dos empreendedores do mercado de trabalho no século XVIII ainda não foram estudadas com cuidado[10]. Está claro que os *crimps* – "agentes que negociavam recrutas quando havia uma grande demanda, tanto para as forças armadas quanto para tripular navios mercantes prestes a partir" – foram essenciais para o mercado de trabalho marítimo, certamente na Inglaterra, se é que não no Novo Mundo, até o final do século XVIII[11]. Um personagem igualmente importante, embora obscuro, era o "espírito", descrito por Edward Barlow como "um daqueles que costumavam seduzir qualquer um que julgavam ser gente do campo ou estrangeiro e que não conhecia seus hábitos ou costumes, ou qualquer um que julgavam estar fora do lugar e sem conseguir trabalho, e estivesse andando à toa pelas ruas". Espíritos prometiam altos salários e frequentemente davam adiantamentos em dinheiro. Aqueles que aceitavam suas ofertas frequentemente acabavam embarcando como aprendizes de marinheiros ou vendidos como empregados por contrato a termo com destino à América[12]. Esses "recrutadores" operavam em bares, cervejarias, pousadas e tavernas, onde frequentemente se apoderavam de marinheiros endividados e pagavam suas dívidas. Em troca, *crimps* e espíritos ganhavam o direito de vender os serviços do marinheiro para barcos prestes a partir, quase sempre para partes longínquas do mundo, e recebendo o pagamento adiantado do marinhei-

9. Robert V. Wells, *The Population of the British Colonies in America before 1776*, Princeton, N.J., 1975, pp. 259-296.

10. Richard C. Edwards, Michael Reich e David M. Gordon (eds.), *Labour Market Segmentation*, Lexington, Mass., 1975, p. xi. Daniel F. Vickers fez um bom estudo sobre os mercados de trabalho na pesca em geral e na pesca de baleias em *Maritime Labour in Colonial Massachusetts: A Case Study of the Essex County Cod Fishery and the Whaling Industry of Nantucket, 1630-1775*, tese de doutorado, Princeton University, 1981.

11. J. Stevenson, "The London 'Crimp' Riots of 1794", *International Review of Social History*, vol. 16, 1971, pp. 41-42. Para uma boa análise do agenciamento no século XIX, ver Judith Fingard, *Jack in Port: Sailortowns of Eastern Canada*, Toronto, 1982, caps. 1 e 5.

12. *Barlow's Journal*, p. 27.

ro. Alguns *crimps* não aderiam nem mesmo a esses padrões de conduta, preferindo, em vez disso, invadir os *pubs*, algemar, arrastar e encarcerar marinheiros bêbados, para depois vendê-los aos capitães mercantes à procura de mão de obra[13]. A maioria das contratações de trabalho marítimo era provavelmente organizada de maneiras menos formais e abusivas, especialmente no Novo Mundo, onde a força de trabalho era escassa e os salários, mais altos, por meio dos *pubs*, pousadas ou tavernas onde mercadores, capitães de navio, imediatos e marinheiros se reuniam e por onde circulavam informações sobre os navios. Os marinheiros também ofereciam suas habilidades nas cidades portuárias indo de navio em navio, pulando a bordo e indagando sobre a rota do navio, sobre o trabalho e salários. Os homens que não possuíam habilidades adequadas eram contratados por um mestre como grumete ou como aprendiz de algum membro da tripulação.

O trabalho marítimo em todos os portos ingleses no Atlântico era sazonal e quase sempre temporário. Os ritmos do clima ditavam as oportunidades de emprego, fosse congelando os portos ou estabelecendo as estações para o cultivo de mercadorias como o açúcar ou o tabaco, fosse tornando partes do mundo perigosas devido a doenças ou furacões. Os empregos marítimos eram mais facilmente encontrados no final da primavera, no verão ou no outono, embora a demanda por trabalho em cada porto variasse de acordo com as mercadorias transportadas, seus destinos e a duração das temporadas de embarque[14]. Muitos marinheiros não conseguiam encontrar trabalho para o ano todo[15]. Muitas das ocupações em terra eram, no entanto, igualmente sazonais, e, para algumas pessoas, "trabalhar como marujo era normalmente um emprego casual, no qual entravam e do qual saíam conforme achassem mais difícil arrumar trabalho no mar ou na terra"[16]. Essas oportunidades eram sempre melhores e mais lucrativas durante os anos de guerra. Os empregos ligados à navegação "eram notórios então, assim como mais tarde, como ocupações precárias"[17]. Ainda assim, ao longo do século XVIII, aconteceu

13. Stevenson, "Crimp Riots", p. 42; Davis, *English Shipping*, p. 153.
14. *Jack in Port*, de Fingard, é bastante sensível às diferenças entre os mercados de trabalho marítimos regionais.
15. Gary B. Nash, *The Urban Crucible: Social Change, Political Consciousness, and the Origins of the American Revolution*, Cambridge, Mass., 1979, p. 12; T. S. Ashton, *Economic Fluctuations in England, 1700-1800*, Londres, 1959, p. 4.
16. Davis, *English Shipping*, p. 116; Malcolmson, *Life and Labour*, p. 54; Rule, *Experience of Labour*, pp. 49-73.
17. Charles Henry Wilson, *England's Apprenticeship, 1603-1763*, Londres, 1965, p. 344.

mais e mais ao marinheiro que "uma vez marujo, eram grandes as chances de ele ser marujo para sempre"[18]. Em 1750, a navegação havia se tornado uma ocupação vitalícia para um número cada vez maior de trabalhadores assalariados.

O trabalho marítimo consistia principalmente em carregar, navegar e descarregar o navio mercante. A essência do processo de trabalho, era, basicamente, movimentar a carga. O navio, prefigurando a fábrica, demandava um processo de trabalho cooperativo. Trabalhadores assalariados, que em sua grande maioria não eram proprietários de seus meios de produção, estavam confinados num ambiente fechado para realizar, com um maquinário sofisticado e sob intensa supervisão, um conjunto unificado e coletivo de tarefas. Grandes partes desse trabalho eram realizadas no mar, em isolamento em relação ao resto da população. O caráter do trabalho marítimo e seu ambiente solitário contribuíram para a formação de uma forte identidade profissional entre os marinheiros[19].

Em 1700, o trabalho na navegação já era totalmente padronizado. Os marinheiros circulavam de navio em navio, até mesmo de barcos mercantes para a Marinha Real, entrando e saindo do corso ou da pirataria, e viram que as atividades realizadas e as habilidades exigidas por cada um eram essencialmente as mesmas[20]. Eles anteciparam uma divisão básica de trabalho em cada navio mercante, consistindo em um mestre, um imediato, um carpinteiro, um contramestre, um artilheiro, um quartel-mestre, talvez um cozinheiro e quatro ou cinco marinheiros hábeis ou comuns. Um barco maior ou mais tripulado incluía um segundo imediato, um ajudante de carpinteiro e quatro ou cinco marujos comuns a mais[21]. Essa divisão de trabalho alocava responsabilidades e estruturava as relações de trabalho entre a tripulação, formando uma hierarquia de papéis no trabalho e uma escala correspondente de salários.

18. Peter Kemp, *The British Sailor: A Social History of the Lower Deck*, Londres, 1970, p. 92; Lloyd, *British Seaman*, p. 86.
19. Peter Linebaugh, "The Picaresque Proletarian in Eighteenth-Century London", artigo apresentado na conferência sobre "Proletarianization: Past and Present", Rutgers University, 1983, p. 27; Vilhelm Aubert, "A Total Institution: The Ship", em *The Hidden Society*, Totowa, N.J., 1965, pp. 240, 245, 256, 258.
20. Lloyd, *British Seaman*, pp. 12, 53.
21. Davis, *English Shipping*, pp. 110-113, 119-120; William Falconer, *An Universal Dictionary of the Marine*, 1769 (reimpr. Nova York, 1970). As embarcações coloniais eram, de modo geral, menores que as inglesas, operadas a partir da Grã-Bretanha.

A organização do trabalho em cada navio começava com o mestre, o representante do capital mercante, que era contratado para "gerenciar a navegação e tudo que se relacionasse à carga [do navio], à viagem, aos marinheiros &c."[22]. Frequentemente ele mesmo dono de uma pequena participação, o mestre era o oficial comandante. Ele possuía uma autoridade quase absoluta. Seu navio era "virtualmente um reino em si mesmo", seu poder "quase ilimitado", e com muita frequência, segundo os sussurros dos marinheiros, ele o comandava como um déspota[23]. Suas tarefas principais eram a navegação, cuidar das bússolas, manobrar o navio e realizar as transações comerciais durante toda a viagem. Ele providenciava as provisões do navio e geralmente ministrava as punições. Exceto nos navios maiores, ele encabeçava um dos dois turnos de vigia[24].

O imediato, cujos poderes eram vastamente inferiores aos do mestre, era o segundo na cadeia do comando. Ele comandava um dos turnos de vigia e supervisionava o funcionamento cotidiano do navio. Era encarregado do gerenciamento interno da embarcação, colocando os homens para trabalhar, governando a tripulação, amarrando a carga e dirigindo o curso do navio. O imediato necessitava de um conhecimento seguro da navegação, visto que devia se responsabilizar pelo navio no caso da morte do mestre, uma ocorrência nunca incomum durante a era das navegações[25].

O carpinteiro, uma importante especialidade num mundo de madeira, era responsável pela solidez do navio. Ele consertava mastros, cascos, barcos, maquinário; checava o casco regularmente, colocando estopa entre as junções das pranchas, e utilizava plugues de madeira nos vazamentos para manter o navio estanque. Sua busca por vazamentos frequentemente exigia que ele andasse por água estagnada com vapores fortes o bastante para "envenenar o diabo"[26]. Esse era um trabalho de grande habilidade, a qual ele teria adquirido como aprendiz. Era frequente que o carpinteiro tivesse um subordinado que ele, por sua vez, estivesse treinando[27].

22. Falconer, *Universal Dictionary*, p. 191.
23. Lloyd, *British Seaman*, p. 230; Davis, *English Shipping*, pp. 127, 131; Barnaby Slush, *The Navy Royal: Or a Sea-Cook Turn'd Projector*, Londres, 1709, p. 9.
24. Davis, *English Shipping*, p. 123.
25. *Idem, ibidem*, p. 126; *Barlow's Journal*, p. 327; Falconer, *Universal Dictionary*, p. 192.
26. Jeremy Roch, "The Fourth Journal", em *Three Sea Journals of Stuart Times*, ed. Bruce C. Ingram, Londres, 1936, p. 115; Falconer, *Universal Dictionary*, p. 78.
27. Davis, *English Shipping*, p. 119.

O contramestre, assim como o imediato, atuava como um tipo de capataz. Ele convocava a tripulação para cumprir seu dever, algumas vezes com chamados ao trabalho que traziam as inevitáveis reclamações e xingamentos por parte dos tripulantes que não estavam em serviço. Ele tinha a atribuição específica de fazer a manutenção do cordame. Precisava se certificar de que todas as cordas e cabos estavam íntegros e que as velas e âncoras estavam em boas condições[28].

O artilheiro, às vezes com a ajuda de um grumete ou "moleque da pólvora", cuidava da artilharia e da munição. Ele era fundamental numa era em que o próprio comércio era visto por muitos como uma forma de guerra, mas entre 1700 e 1750 sua posição declinou, pois o sistema de viagem em comboio diminuiu a necessidade de artilharia, e a remoção do canhão e de um tripulante aumentava a velocidade, ao mesmo tempo que reduzia as despesas operacionais do mercador. O artilheiro precisava de experiência para evitar ou lidar com o potencial desastre de um canhão explodir, superaquecer ou recuar sem controle. Um artilheiro experiente era essencial para a segurança da tripulação caso o navio quisesse se autodefender[29].

O quartel-mestre não necessitava de formação prévia. Era, na verdade, um marujo experiente ou "esperto" que recebia um ou dois xelins a mais por mês para dar apoio aos imediatos. Ele dava uma mão no armazenamento, na recolha dos cabos e nas manobras do navio[30]. O cozinheiro, por outro lado, era verdadeiramente "notável por sua incompetência para cozinhar"[31]. Era muitas vezes um marinheiro ferido, incapaz de realizar tarefas pesadas, e seu *status* era bem baixo. De acordo com as tristes e infinitas queixas do pessoal do navio, ele não tinha nenhum talento especial para seu trabalho.

O marinheiro comum, o próprio Jack Tar, era uma "pessoa treinada no exercício de arrumar a maquinaria do navio e aplicá-la aos propósitos da navegação"[32]. Ele precisava conhecer bem o cordame e as velas, e também como manobrar o navio, amarrar e emendar as cordas e saber "ler" os ventos, o clima, o céu e o humor do comandante. Havia duas categorias de marinheiros: os marinheiros hábeis, que conheciam bem seu trabalho, e os marinheiros comuns, em geral homens mais jovens e com pouca experiência. Esses últimos estavam ainda aprendendo os

28. *Idem, ibidem*, p. 112; Falconer, *Universal Dictionary*, pp. 41, 100.
29. Falconer, *Universal Dictionary*, p. 259.
30. *Idem, ibidem*, p. 226; Davis, *English Shipping*, p. 113.
31. Kemp, *British Sailor*, p. 72.
32. Falconer, *Universal Dictionary*, p. 259.

mistérios de atar um nó do tipo volta do fiel ou subir no mastro para rizar uma vela durante uma forte tempestade[33]. Em suma, um navio mercante, assim como um navio de guerra, exigia uma grande variedade de habilidades. Era uma máquina "grande demais e de difícil manejo" para ser conduzida por novatos[34]. Algumas áreas do mercado ditavam a necessidade de outros tripulantes. Navios maiores, particularmente os envolvidos com o tráfico negreiro, levavam um cirurgião, cujo árduo trabalho consistia em manter os tripulantes e os escravos vivos de um lado do Atlântico para o outro. Navios maiores às vezes demandavam os serviços de um especialista em calafetação, além de um carpinteiro. E, no comércio de tabaco e de açúcar, empregava-se um tanoeiro para ajudar a armazenar os produtos em barris e tonéis. Pilotos costeiros eram empregados quando os navios tinham que ser manobrados em águas particularmente traiçoeiras, não mapeadas ou desconhecidas[35].

Havia, é claro, muitas variações dessa divisão mais comum do trabalho, a depender dos fatores relacionados às rotas comerciais, à carga levada e ao tamanho do navio. O comércio no norte da Europa, transportando principalmente milho, carvão, sal ou vinho, utilizava navios menores que faziam viagens rápidas e previsíveis. O comércio com o Mediterrâneo, com as colônias norte-americanas ou com as Índias Ocidentais, que transportava alimentos, açúcar e tabaco, usava navios maiores. Cerca de onze a catorze homens trabalhavam em navios de 150 a 200 toneladas em viagens que demoravam de seis a nove meses. Os navios no comércio africano eram os mais tripulados, por uma questão de segurança contra levantes de escravos e também como uma reserva contra a alta mortalidade, de modo que entre 20 e 25 homens tripulavam um navio de duzentas toneladas. As viagens do tráfico negreiro levavam de dez a onze meses. Os navios da Companhia das Índias Orientais eram, para os padrões do século XVIII, gigantescos, com frequência tão grandes quanto um navio de guerra de trezentas a quinhentas toneladas, e tripulados para sobreviver a uma viagem de dois anos ou mais. Embora o tamanho dos navios variasse de acordo com o tipo de comércio, quanto maior fosse o porto de partida, maiores seriam o navio e sua tripulação[36].

33. Davis, *English Shipping*, p. 113; Mallis v. Wade, HCA 24/138, 1736.
34. Slush, *Navy Royal*, p. 3.
35. Falconer, *Universal Dictionary*, p. 60; Davis, *English Shipping*, pp. 112, 120.
36. Davis, *English Shipping*, pp. 204-293; Jonathan Press, *The Merchant Seaman of Bristol, 1747-1789*, Bristol, 1976, p. 9; Ian K. Steele, "Harmony and Competition: Aspects of English and Colonial Shipping in the Barbados Trade at the End of the Seventeenth Century", manuscrito não publicado, 1980, p. 23.

É difícil determinar se havia marinheiros especializados em determinadas rotas, comércios ou tipos de navios. Ned Coxere, por exemplo, aparentemente preferia navegar no Mediterrâneo. Mestres e imediatos, por terem que desenvolver contatos e aprender métodos de negociação específicos de cada região, tendiam a procurar trabalho em rotas comerciais nas quais já tivessem acumulado alguma experiência[37]. Com o amadurecimento das rotas e os movimentos da cadeia de mercado tornando-se mais ordenados ao longo do século XVIII, essa especialização aumentou. Ainda assim, muitos mestres, assim como seus homens, tinham carreiras variadas. Nathaniel Uring, que começou a navegar em 1698, conseguiu, nos 23 anos seguintes, ir para a Virgínia, o Báltico, a África, Cádis, as Índias Ocidentais, a Nova Inglaterra, Irlanda, Cartagena, Campeche, Túnis, Lisboa e Florença[38].

A tendência dos mestres e imediatos de se especializarem em certas viagens indica uma outra parte essencial da divisão do trabalho marítimo: a distribuição de conhecimento a bordo do navio. Mestres e imediatos, como sugerido antes, tinham que conhecer os princípios da navegação, mas o resto da tripulação, não. Ainda assim, essa separação entre trabalho intelectual e trabalho manual nunca era total e, na verdade, nunca pôde ser tão absoluta quanto seria mais tarde na produção industrial[39]. O conhecimento da navegação marítima ainda estava largamente contido num vasto sistema de aprendizagem, mas um sistema ao qual os riscos à vida no mar impunham sérios limites à conveniência de se guardar os segredos da profissão. Só mais tarde, com a introdução das escolas de oficiais e o aumento da distância social entre o convés de baixo e o de cima, uma separação mais consistente entre a concepção e a execução do trabalho seria efetivada. Muita coisa podia ser aprendida sobre a navegação, e de fato era, por meio da observação da rotina diária de trabalho. Consequentemente, os marinheiros mais velhos e

37. Davis, *English Shipping*, pp. 129, 159-170.
38. *The Voyages and Travels of Captain Nathaniel Uring*, ed. Alfred Dewar, 1726 (reimpr. Londres, 1928).
39. Davis, *English Shipping*, pp. 122-123, 113. Meu pensamento sobre esse assunto deve muito aos estudos recentes sobre o processo de trabalho, e especialmente a *The Labour Process and Class Strategies*, Londres, 1976, um volume produzido pela Conferência dos Economistas Socialistas. Ver também Harry Braverman, *Labour and Monopoly Capital: The Degradation of Work in the Twentieth Century*, Nova York, 1974; Michael Burawoy, "Towards a Marxist Theory of the Labor Process: Braverman and Beyond", *Politics and Society*, vol. 8, 1978, pp. 247-312; *idem*, *The Politics of Production: Factory Regimes Under Capitalism and Socialism*, Londres, 1985; Andrew Zimbalest (ed.), *Case Studies on the Labor Process*, Nova York, 1979; e Les Levidow e Bob Young (eds.), *Science, Technology and the Labour Process: Marxist Studies*, Londres, 1981.

mais experientes, não importando que posição formal ocupassem, minimizavam o diferencial de conhecimentos que separava o topo e a base da hierarquia de trabalho do navio.

A vigia, outro elemento decisivo na organização social de cada navio, era talvez a unidade mais básica para organizar o trabalho constante de navegar o navio. Metade da tripulação era designada para o estibordo e a outra metade para a vigia de bombordo. O capitão supervisionava uma metade, enquanto a outra ficava a cargo do imediato. Nos navios maiores, o primeiro e o segundo imediatos ficavam responsáveis por cada uma das vigias. Cada vigia ficava por quatro horas em serviço, depois descansava por quatro horas, alternando-se em turnos de trabalho (também chamados "vigias") durante as 24 horas do dia. A vigia das 16 às 20 horas era subdividida em dois períodos de duas horas. Isso resultava num total de sete turnos, garantindo que uma vigia não trabalharia nas mesmas horas todos os dias. Cada marinheiro trabalhava alternadamente dez e catorze horas por dia. As vigias de estibordo e de bombordo eram os ciclos essenciais em cada navio. Sua maior responsabilidade era garantir continuamente que o navio continuasse navegando e no prumo. Cada um dava uma contribuição mais ou menos equivalente ajudando a manter o navio no rumo e na maior velocidade possível[40].

Mesmo de folga, Jack Tar nunca estava longe do trabalho. A qualquer momento e em qualquer lugar poderia ouvir o temido grito do imediato: "todos de pé agora, pelo amor de Deus, ou vamos todos morrer"[41]. Ou, nas palavras dramáticas e evocativas de Edward Barlow:

> [...] à noite, quando íamos descansar, não conseguíamos ficar quietos por mais de quatro horas; e muitas vezes quando o vento soprava forte nem mesmo por uma hora, e muitas vezes éramos chamados sem dormir nem meia hora e éramos forçados a subir no mastro principal ou no mastro de proteção para recolher as velas da gávea, meio acordados e meio dormindo, um pé com sapato e o outro sem, por falta de tempo de calçá-lo: sempre dormindo de roupa por prontidão, e, durante as tempestades, quando o navio rodava e caía como se uma enorme pedra de moinho estivesse subindo uma colina e descendo outra, era muito difícil nos segurarmos firme, pelas pequenas cordas, para não despencar no mar; e subindo no topo, onde tínhamos que mover e puxar as velas para prendê-las, vendo só o ar acima de nós e a água lá embaixo: e muitas vezes em noites tão escuras que não conseguíamos enxergar uns aos outros, e com um vento tão forte que não conseguíamos ouvir o outro falar, estando perto uns dos outros; e trovões e relâmpagos como se o céu e a terra fossem se encontrar.[42]

40. R. J. Cornewall-Jones, *The British Merchant Service*, Londres, 1898, p. 296; Falconer, *Universal Dictionary*, p. 312.
41. "The Journal of Francis Rogers", em Ingram (ed.), *Three Sea Journals*, p. 144.

Situações de crise mobilizavam as duas vigias numa urgente cooperação.

A divisão técnica do trabalho no navio, ao mesmo tempo que exigia cooperação e dependência mútua, era também altamente hierarquizada e especializada com relação ao número total de trabalhadores[43]. Uma tripulação de doze pessoas normalmente se dividia em cinco ou seis classes diferentes e em um igual número de patamares de pagamento. Raramente mais do que quatro ou cinco trabalhadores ocupavam posições iguais na hierarquia de trabalho. Hierarquia, conhecimento, vigia e remuneração eram linhas objetivas de demarcação e de divisão entre a tripulação de um navio. A organização de trabalho no serviço mercante montava uma unidade de trabalho complexa e coletiva, apenas para dividir essa unidade em componentes que mudavam, se sobrepunham e eram orientados para a tarefa.

Apesar das muitas posições especializadas em cada navio, havia um conjunto geral de tarefas que todos conheciam e realizavam. Essas tarefas constituíam o coração do processo de trabalho no ramo dos navios mercantes. Logicamente, estavam centradas no papel econômico essencial da indústria – o transporte de mercadorias – e o imperativo de transportá-las com rapidez. O processo de trabalho era composto por dois tipos fundamentais de trabalho: manipular a carga e manipular o navio.

O primeiro estágio da maioria das viagens consistia em carregar o navio. Aqui os marinheiros, estivadores e outros trabalhadores coletivamente manipulavam e içavam tonéis, fardos, barris e caixas, o lastro, provisões e insumos para o porão do navio. Além da força humana envolvida no içamento, diversos dispositivos mecânicos eram utilizados para carregar o navio. Os marinheiros utilizavam uma grande variedade de guinchos, um conjunto de cabos, polias, faixas e ganchos para içar e baixar a carga no navio, mas também para sustentar os mastros, estirar o cordame ou expandir as velas. O *parbuckle*, um sistema menos elaborado de alavanca, era utilizado quando nenhum outro guincho estava disponível[44]. As

42. *Barlow's Journal*, p. 60.
43. Vilhelm Aubert, "On the Social Structure of the Ship", em *The Hidden Society*, p. 260.
44. Falconer, *Universal Dictionary*, pp. 155-156; David Steel, *The Elements and Practice of Seamanship*, Londres, 1794, pp. 176-177.

tarefas mais pesadas exigiam o uso do cabrestante, ou sua contraparte menor e, no serviço mercante, mais usada, o molinete. Essas máquinas consistiam em uma "sólida coluna com furos" nos quais os marinheiros inseriam barras ou alavancas semelhantes a espeques[45]. Essa máquina tinha o mesmo princípio de funcionamento de um moinho a cavalo. Os marinheiros a giravam em um movimento circular, e ela exigia "alguma destreza e habilidade para manipular o "espeque com eficácia; e para fazer isso os marinheiros devem ir todos juntos para o molinete e, fixando ali suas barras, dar um empurrão repentino no mesmo instante, em cujo movimento eles se regulam por um tipo de música ou grito puxado por um deles"[46]. Com o uso do cabrestante ou do molinete e de seus sistemas de cabos e polias, itens pesados como mastros, artilharias e cargas volumosas eram içados e colocados a bordo, e depois se levantava a âncora. Ao içar e guindar, os homens precisavam trabalhar à entoação de "juntos", agindo "todos de forma coordenada, ou no mesmo instante"[47]. O trabalho marítimo, nos seus cantos e músicas de trabalho, revelava sua natureza profundamente coletiva.

Em seguida, a carga tinha que ser manobrada cuidadosamente para dentro do porão, a barriga do navio, e armazenada de forma adequada. A organização da carga era importante, e sua disposição precisava levar em conta o peso, o tipo e a forma da mercadoria, assim como o equilíbrio geral do navio. As mercadorias mais pesadas tinham que ser colocadas mais perto da quilha, na base e no centro de gravidade do navio. Outros itens eram dispostos de acordo com o tipo de pacote. Fardos, caixas e estojos eram empilhados; barris e tonéis eram mantidos no lugar com o uso de calços. Todas as mercadorias tinham que estar presas para evitar que se deslocassem nos mares bravios. Sempre se adicionava um lastro, pois uma quantidade adequada de tonelagem precisava ser embarcada para que o navio se posicionasse de maneira apropriada na água, nem muito flutuante (leve) nem muito rígido (pesado)[48]. Os vazamentos de um navio também determinavam como as mercadorias deveriam ser dispostas. Algumas cargas precisavam ser armazenadas sem contato com a sentina, a fim de evitar danos pela água. Cada navio era equipado com uma bomba para a proteção da carga e da tripulação. A depender do tamanho do navio e da bomba, um grupo de dois a sete homens

45. Steel, *Elements and Practice*, p. 54; Falconner, *Universal Dictionary*, pp. 61, 210-11, 270, 288.
46. Falconner, *Universal Dictionary*, pp. 75, 76, 144, 324.
47. *Idem, ibidem*, p. 293.
48. *Idem, ibidem*, pp. 281-282, 262, 81, 28-29; Steel, *Elements and Practice*, pp. 7, 82-151.

manipulava grandes alavancas para ativar uma copa de sucção ou uma corrente e válvulas, empurrando a água para fora do casco por um canal[49]. Um navio estanque demandava pouca sucção, e os marinheiros adoravam o carpinteiro habilidoso capaz de reduzir ao mínimo esse trabalho temido e penoso. Mas, com frequência, um navio mais antigo ou danificado por uma tempestade exigia que sua tripulação passasse longos períodos na bomba. Esse "trabalho muito ruim para a companhia do navio" normalmente resultava em fadiga mortal[50]. Erguer, içar, carregar, armazenar e bombear eram operações do processo de trabalho supervisionadas pelo capitão e pelo imediato.

Uma vez a carga embarcada e amarrada, o foco do trabalho passava da manipulação das mercadorias para a manipulação do navio. A tripulação encarava então três tarefas principais: conduzir o navio, administrar o cordame e trabalhar as velas. Era a habilidade no desempenho dessas tarefas que determinava a velocidade e, em última instância, a lucratividade da viagem. Conduzir o navio, junto com as tarefas associadas de vigilância visual e sondagem da profundidade da água, era uma parte central do esforço de trabalho. O timoneiro dirigia o curso do navio usando uma bússola, o Sol, a Lua e as estrelas, contando com o apoio do tripulante que estivesse no turno. Os marinheiros se revezavam no leme. O vigia funcionava como um par de olhos a mais para o timoneiro. As sondagens eram feitas em águas rasas para determinar a profundidade das águas nos arredores e, com a ajuda de mapas, a localização do navio[51].

O ritmo de progresso do navio dependia diretamente dos trabalhos realizados no cordame e nas velas. Havia dois tipos de cordame. O cordame fixo – ovéns, estais, estais de proa e estais de popa – era o conjunto de cabos que dava sustentação aos mastros; e o cordame de laborar – braços, escotas, adriças e briois – era usado para "estender e recolher as velas, ou para arranjá-las à disposição dos ventos"[52]. Uma série de cabos que corria por blocos, ou polias, era usada para controlar as velas, e, embora grande parte desse trabalho fosse feito no convés, muitas vezes um marinheiro tinha que escalar "mão sobre mão", usando com cuidado os "cavalos" ou outros cabos especialmente feitos para os marinheiros ficarem de pé sobre

49. Falconer, *Universal Dictionary*, pp. 282, 221-223.
50. *Ramblin' Jack: The Journal of Captain John Cremer*, ed. R. Reynall Bellamy, Londres, 1936, p. 115.
51. Falconer, *Universal Dictionary*, pp. 277-278, 80, 104, 271-272, 184.
52. *Idem, ibidem*, pp. 244, 27, 42, 56, 143, 267.

eles ou se segurarem neles a fim de ajustar uma vela ou um cabo[53]. O trabalho com o cordame também exigia um conhecimento superior de amarração ou conexão de cabos, tanto por laços como por nós, usando arridas ou correias, ou entrelaçando um pedaço de cânhamo a outro. Os dedos fortes e ágeis do marujo atavam com destreza um nó passada em gato, uma mão de cabo, um nó catau, um nó volta da ribeira ou um nó diamante[54].

A maioria dos navios de alto-mar eram barcos de dois ou três mastros com um complexo conjunto de velas, consistindo em grande, velas de gávea, joanetes e sobrejoanetes, assim como as menores velas de estai e gibas, entre várias outras. Os marinheiros posicionavam as velas para acelerar ou alterar o curso do navio, recuando, equilibrando, rizando, encurtando, enrolando ou soltando os enormes pedaços de lona. Os marinheiros escalavam do convés até o topo, uma altura de 18 a 23 metros na maioria dos navios mercantes, expandindo essa vela ou encurtando aquela outra, de acordo com a direção ou a força dos ventos[55]. Como no embarque da carga, o trabalho no leme, no cordame e nas velas exigia uma coordenação cuidadosa.

Quando o navio chegava ao porto, a atenção recaía novamente sobre a carga. O descarregamento da primeira parte da carga começava com o mesmo equipamento e trabalho utilizados no carregamento. A carga era erguida, içada ou puxada do porão e transferida com a ajuda de outros trabalhadores para embarcações menores, como chalupas, barcaças, botes e barcos[56]. Nos portos menores, os marinheiros precisavam desembarcar a carga a remo. Mesmo nesses casos o trabalho continuava a ser coletivo, como descobriu Robert Hansell em 1726. Ele recebeu uma grande surra do seu capitão, Joseph Wilkinson, por não estar "remando regularmente junto com o resto da tripulação do barco, como deveria ter feito"[57].

O processo de trabalho marítimo era extremamente perigoso. Não existem registros que permitam calcular as taxas de mortalidade das indústrias marítimas e compará-las às de outras ocupações. Ainda assim, segundo a avaliação do finado Ralph Davis, um dos melhores historiadores dos assuntos marítimos, "as chances de um marinheiro terminar sua vida em [...] uma catástrofe eram altas, e muitos marinheiros caíam do cordame, eram levados pelo mar ou eram fatalmente atingidos por equipamentos"[58]. De fato, uma parte crucial da socialização do marinheiro consistia em aprender a resistir às provações físicas e à escassez de provisões. Como explicou Edward Barlow em 1696, aqueles homens "que não estavam acostumados a dificuldades e que não costumavam ficar sem beber" eram os primeiros a decair e morrer em tempos ruins[59]. Para além dos perigos do escorbuto, reumatismo, tifo, febre amarela, úlceras e doenças de pele, os marinheiros tinham que enfrentar uma variedade enorme de problemas físicos e de saúde provenientes do seu trabalho. Içando ou puxando carga frequentemente, os marinheiros eram particularmente suscetíveis a hérnias ou à "barriga estourada", como eles preferiam chamá-las[60]. Também não era incomum que perdessem um dedo por causa de um barril rolando, que quebrassem uma perna ou um braço ao movimentar a carga ou que queimassem a mão ao passar alcatrão nas cordas[61]. Inúmeros homens se afogavam e "iam morar com os hadoques"[62].

Um dos aspectos mais perigosos do processo de trabalho eram as medidas de disciplinamento, o complemento necessário e sangrento da produtividade crescente do trabalho marítimo no século XVIII. Essa "disciplina de classe personalista e sádica", como observou Peter Linebaugh, resultava em muitos ferimentos incapacitantes infligidos por mestres e imediatos contra os marinheiros comuns. Tendo recebido uma surra até quase perder os sentidos com um esfregão de piche, John Laws gritou para George Burrell: "capitão, o senhor me arruinou. Eu jamais serei o mesmo homem de novo"[63]. Essas surras muitas vezes produziam o que os marinheiros chamavam de "Doença da Queda": John Marchant, atacado em 1735 pelo imediato John Yates, ficou, segundo seu depoimento à Alta Corte do Almirantado, "perturbado com uma tontura na cabeça [...] a ponto de não conseguir mais subir no mastro sem o perigo de cair"[64]. Outros se consideravam "incapazes

53. *Idem, ibidem*, pp. 143, 37; Steel, *Elements and Practice*, pp. 167, 149-160.
54. Steel, *Elements and Practice*, pp. 181-185; Falconer, *Universal Dictionary*, pp. 155, 168, 171, 172, 273.
55. Falconer, *Universal Dictionary*, pp. 27, 28, 135, 157, 184, 186, 239, 252, 286, 293-294, 298; Steel, *Elements and Practice*, pp. 7, 82-151.
56. Falconer, *Universal Dictionary*, pp. 48, 155, 184, 89.
57. Hansel v. Wilkinson, HCA 24/136, 1728.
58. Davis, *English Shipping*, p. 156. Knut Weibust, em *Deep Sea Sailors: A Study in Maritime Ethnology*, Stockholm, 1976, p. 435, observa a solidariedade gerada pelo perigoso ambiente de trabalho no mar.
59. *Barlow's Journal*, p. 462.
60. Lloyd, *British Seaman*, p. 262.
61. Journal of Surgeon Browne, Sloane Manuscript 1689, BL, f. 23; *Ramblin' Jack*, p. 73.
62. Jeremy Roch, "The Third Journal", em Ingram (ed.), *Three Sea Journals*, p. 104.
63. Laws v. Burrell, HCA 24/138 (1735); Linebaugh, "Picaresque Proletarian," 27.
64. Marchant v. Yates and Hance v. Jeffrey, HCA 24/139, 1736; Macquam v. Anstell, HCA 15/43, 1744; Clancy v. Bennet, SC ADM, 1737, f. 164.

de ir para o mar", pois estavam, segundo suas próprias e trágicas palavras, "avariados", como se fossem carga[65]. Os marinheiros também se machucavam em batalhas contra navios de guerra, corsários, piratas ou saqueadores costeiros. Ao descobrir, em 1713, que seu capitão havia mudado a rota para um destino mais perigoso, William Howell escreveu um protesto para seus colegas de navio, dizendo que "eles não haviam sido contratados para lutar" e indagando, com razão, se, "no caso de eles perderem uma perna ou um braço, quem iria sustentar a eles e às suas famílias?"[66]. Era uma boa pergunta, pois tinha sorte o marinheiro que, depois de quinze anos de trabalho, podia dizer: "eu tinha minha saúde e pude continuar a procurar mais empregos"[67].

O marinheiro de alto-mar trabalhava em uma embarcação frágil, circundado pelas onipotentes forças naturais, e essa situação criava uma urgência especial pelo trabalho cooperativo. Quando batiam em rochedos ou eram pegos por tempestades turbulentas, muitos deles percebiam que tinham que se apresentar para o trabalho e "lutar por suas vidas". Ned Coxere e seus tripulantes se viram uma vez rodeados por ondas enormes que rapidamente viraram o navio de lado, fazendo-os pensar em "suas pobres mulheres e filhos" e se olhar "uns aos outros com corações apertados". Depois de cortar o mastro principal em uma medida desesperada, os marinheiros correram freneticamente para a bomba para tentar salvar a si mesmos. Ávido por conhecer seu destino, Coxere pegou um pedaço de giz e marcou no porão o nível perigosamente alto da água. Depois de um extenuante turno com a bomba, ele voltou para ver "se a marca de giz estava acima da água". Se eles tivessem "ganhado com a bomba", seu veredito seria "vida"; se a marca estivesse embaixo d'água, sua sina seria a "morte". A água havia de fato baixado cerca "de uma polegada", e Coxere e seus companheiros viveram para contar a história[68]. Esse exemplo quase fatal revela o intenso conflito entre o marinheiro e seu trabalho. O trabalho era físico. Ele exigia uma força extraordinária, resistência, destreza e agilidade. O trabalho era perigoso. Exigia coragem e uma constante renovação da iniciativa e da ousadia.

65. Phillips v. Haskins, HCA 24/133, 1722; Macknash v. Wood, HCA 24/134, 1724; Hamilton v. Harris, HCA 24/135, 1728.
66. Howell v. Rawlins, HCA 24/130, 1714; *Voyages and Travels of Captain Nathaniel Uring*, p. 66.
67. *Barlow's Journal*, p. 262.
68. William Dampier, "Mr. Dampier's Voyage to the Bay of Campeachy", em sua *Collection of Voyages*, Londres, 1729, p. 23; *Adventures by Sea of Edward Coxere*, pp. 141, 142, 143.

Muitas outras tarefas menores, mas mesmo assim cruciais, preenchiam a rotina de trabalho a bordo de um navio. Entre elas estavam trabalhos secundários, como inspecionar cabos, enrolar cordas, consertar e lubrificar engrenagens, trocar e remendar velas, passar alcatrão em cordas, limpar armas, pintar, esfregar e alvejar o convés e checar a carga[69]. Essa manutenção fazia com que o trabalho marítimo se tornasse quase perpétuo. Como as forças da natureza ditavam boa parte do trabalho a ser realizado no mar, esse trabalho de menor importância era usado para ocupar as horas não dedicadas diretamente à condução do navio. Essas tarefas compunham um dos aspectos mais conflituosos do processo de trabalho. Quanto e quais tipos de trabalho os marinheiros estavam dispostos a fazer em troca dos seus salários? Essa era uma pergunta que precisava ser respondida por meio de um processo de negociação a cada mudança de tripulação.

Um dos aspectos centrais do trabalho marítimo era sua visibilidade social. O trabalho era uma atividade pública, tão pública, na verdade, que qualquer marinheiro, mesmo estando de folga, sabia qual trabalho estava sendo feito, e por quem, pelos diferentes gritos que cada marujo dava durante seus vários esforços. As tripulações eram extremamente sofisticadas ao julgar a qualidade da contribuição de cada marinheiro para a condução do navio. Todos sabiam como realizar as tarefas básicas, e a maioria dos homens havia estado em outros navios e tinha visto cada tarefa, dos deveres do capitão para baixo, sendo executada por outros marinheiros[70]. Consequentemente, mesmo o mais reles dos marinheiros comuns se considerava capaz de julgar seus oficiais. Além disso, o trabalho era cuidadosamente examinado, já que a sobrevivência coletiva dependia disso. Havia uma pressão considerável para demonstrar habilidades, e quando um homem era capaz de realizar uma tarefa melhor que seu superior, isso não ficava em segredo. Quando um capitão era incompetente em sua função, um membro da tripulação podia seguir à risca suas ordens equivocadas apenas para expor sua ignorância[71]. Um capitão bêbado gritando ordens incoerentes deixava a tripulação "em pânico e suas vidas em perigo"[72]. Felizmente, os marinheiros normalmente eram capazes de compensar esse perigo por meio de seu próprio conhecimento sobre o proces-

69. Cornewall-Jones, *British Merchant Service*, p. 299.
70. *Idem, ibidem*, p. 195; Kemp, *British Sailor*, p. 86; Aubert, "Social Structure", p. 286; Frederick Pease Harlow, "Chanteying Aboard American Ships", *American Neptune*, vol. 8, 1948, p. 88.
71. Falconer, *Universal Dictionary*, p. 195.
72. Brazier v. Kennett, HCA 24/136, 1730.

so de trabalho. Que esse conhecimento fosse de quase todos era central para as negociações que envolviam a questão do trabalho na indústria mercante naval.

Com frequência, esse amplo conhecimento das questões da navegação se traduzia em sérios problemas para o capitão. Ele constatava que alguns de seus homens tinham "uma disposição rebelde e incontrolável" ou um "espírito indolente e rebelde"[73]. Os capitães se queixavam interminavelmente de membros da tripulação que descreviam como "teimosos" e "obstinados"[74]. Tal intransigência costumava resultar de uma destas duas situações: ou o marinheiro era novo e desacostumado à natureza do trabalho e à autoridade a bordo de um navio; ou, conhecendo as minúcias do serviço mercante, ele contestava a maneira como o navio estava sendo conduzido. Esta última atitude foi resumida por Ned Ward: "Quanto melhor for o marinheiro, mais preguiçoso ele se torna, e passa a se achar uma âncora de emergência, a ser usada apenas em situações de desespero"[75]. Muitos desses marinheiros tinham ideias próprias sobre as relações sociais de trabalho no mar. A organização, o ritmo e o processo de trabalho se tornaram o eixo de uma disputa por controle quase sempre feroz.

Uma das formas pelas quais os marinheiros buscavam expandir seu controle sobre o processo de trabalho era tentando impor suas próprias noções do que era uma boa tripulação. Em 1705, John Tunbridge desertou do *Neptune* porque "o barco não tinha mãos suficientes para trabalhar nele"[76]. Os marinheiros reclamavam com frequência de que seus barcos eram "pouco tripulados"[77]. Em 1722, marinheiros se recusaram a dar sequência a uma viagem de Londres para o norte da Europa porque o "mestre não tinha onze homens a bordo", como ele havia prometido em seu "primeiro acordo"[78]. Em Charleston, na Carolina do Sul, em 1736, uma tripulação de marinheiros foi embarcada no *Fenton*, apenas para desertar em massa quando descobriram quanto teriam de bombear para estancar um vazamento que mais parecia um "rio". Uma segunda tripulação, contratada pelo

73. Carr v. Harris, HCA 24/135, 1725; *Barlow's Journal*, p. 452.
74. Knight v. Lawson, HCA 24/137, 1732; *Voyages and Travels of Captain Nathaniel Uring*, p. 235.
75. Ned Ward, *The Wooden World Dissected: In the Character of a Ship of War*, 1708 (reimpr. Londres, 1756), p. 67. Ver também *The Life and Adventures of Matthew Bishop*, Londres, 1744, p. 79: "Pode-se esperar um bom marinheiro mais de um homem do campo que de um homem do mar que tenha a presunção de saber mais que seus professores".
76. Investigação de John Tunbridge, HCA 1/53, 1706.
77. *Ramblin' Jack*, p. 76; Thompson v. Curling, HCA, 24/139, 1735.
78. Hays v. Russell, HCA 24/139, 1724.

mesmo mestre, optou pela mesma saída rápida[79]. O capitão John Rushton levou sua tripulação ao tribunal em 1732 por se recusar a navegar; eles também haviam reclamado da insuficiência de homens. O juiz do Almirantado de Massachusetts ficou do lado do capitão, decidindo que os homens não eram "juízes adequados [de] quantas mãos o mestre deveria levar", e ordenou que a tripulação levantasse as velas[80]. Essa forma de protesto, algo como uma greve preventiva, era, do ponto de vista do marinheiro, uma tática quase sempre excessivamente perigosa. Durante tempos de paz, os trabalhadores marítimos eram tão abundantes que não conseguiam exercer muita pressão sem o medo de serem dispensados. Aqueles que compunham a reserva marítima dos desempregados e aqueles que ficavam sem trabalho pela desmobilização da Marinha Real esperavam ansiosos por qualquer abertura de vaga. Durante tempos de guerra, enquanto navios corsários e navios de guerra vasculhavam os mares, a oferta de trabalho era tão escassa que os capitães não tinham alternativa a não ser navegar com tripulações menores. Os marinheiros normalmente obtinham vantagens na forma de remunerações mais altas[81].

Dados os limites dessa estratégia, muitos marinheiros optavam pela paralisação. Algumas paralisações eram primordialmente defensivas, utilizadas pelos marinheiros para preservar os privilégios que as gerações anteriores de trabalhadores marítimos haviam conquistado. Eles insistiam, por exemplo, que seu regime de trabalho deveria ser relaxado enquanto estivessem em terra. Os marinheiros do *Hind*, em 1720, reclamaram enquanto o barco estava ancorado de que o capitão John Hunter "obrigava-os a trabalhar todo dia e a fazer mais tarefas e deveres do que quando estavam no mar"[82]. Os marinheiros também insistiam que os domingos no porto fossem dias de folga. Quando Thomas Revit ordenou à sua tripulação que descarregasse um navio num domingo, ouviu como resposta que "eles eram cristãos e não escravos [e] que então não iriam trabalhar"[83]. Um número significativo de paralisações resultou de atos individuais de revolta. Em 1735 o capitão Joseph Barnes perguntou a Henry Twine, seu carpinteiro, "por que ele foi para o mar se não fazia seu trabalho e dever como carpinteiro"; Twine "respondeu que tinha ido para o mar

79. Brown v. Graer, HCA 24/139, 1737.
80. Rushton v. Seamen, MASS ADM, 1732, f. 105.
81. Kemp, *British Sailor*, p. 105. Ver o capítulo 3 deste livro.
82. Crayton v. Hunter, HCA 24/133, 1721; Sharpless v. Durrell, HCA 24/133, 1720; Wallis v. Wills, HCA 24/133, 1721.
83. Dunkin v. Revit, HCA 24/133, 1721; Gouldin v. Saunders, HCA 24/133, 1721; Informação de Thomas Blood, HCA 1/54, 1715.

por prazer e só faria o que o agradasse e nada mais"[84]. Atitudes como essas no local de trabalho eram altamente visíveis e tinham significados sociais amplos, dando exemplos, e talvez incentivos, a outros, e às vezes precipitando ações coletivas[85]. Todos a bordo respiravam e trabalhavam com um pouco mais de tranquilidade dentro do espaço criado pela confrontação bem-sucedida. Quando tal conflito colocava em questão a legitimidade do comando, os marinheiros ampliavam dramaticamente seu controle sobre a natureza e o ritmo de trabalho. Como lamentou um capitão em 1729, aqueles que negligenciavam seus deveres "de fato criavam a mesma negligência nos outros marinheiros"[86]. E como dizia um ditado camponês transformado em ditado marinheiro, "One scaley sheep spoils a hole flock "[87]*.

As paralisações de trabalho mais eficientes eram as coletivas. Em 1729, os marinheiros do *Young Prince*, quando receberam a ordem de levantar âncora, "um e todos [...] unanimemente concordaram em parar e juraram que Deus amaldiçoasse seus sangues se eles levantassem âncora ou seguissem adiante com o tal navio, e que em vez disso iriam voltar à costa"[88]. Em outras ocasiões, um núcleo de marinheiros insatisfeitos podia tentar "iniciar um motim [...] e impedir que os outros marinheiros seguissem viagem"[89].

Muitos desses temas foram agudamente ilustrados em um caso abundantemente documentado ouvido na Corte do Almirantado da Carolina do Sul em 1719. John Clipperton, mestre do navio negreiro *Hanover Succession*, prestou queixas de motim contra Jacob Key, John Swain, Samuel Woodbrey, Alexander Spencer, Joseph Coke, Benjamin Waistcoat e David Allen, sete de seus marinheiros. Clipperton alegou que Key, seu imediato, "havia se comportado muito mal e depois de maneira ameaçadora e insolente" em seu trajeto de Londres para Charleston passando pela costa africana. Key se recusou "absolutamente" a cumprir seu dever e "incentivou" outros membros da tripulação "a deixar de lado seu dever e também declarar que não iriam seguir viagem". Quando o mestre indagou os marinheiros sobre o motivo da recusa, eles "todos responderam [que] o barco era incapaz", querendo dizer que tinha vazamentos demais. Tendo partido de Charleston para Londres, a tripulação fez com que Clipperton retornasse ao porto na Carolina do Sul "insultando-o com palavras duras" durante toda a viagem. Key "mantinha vários complôs" com os outros marinheiros; logo, de acordo com Clipperton, eles estavam "tramando juntos" de maneira sinistra[90].

Os efeitos desse conluio ficaram aparentes quando Clipperton ordenou a seus homens que levantassem âncora. Jacob Key o desafiou. Samuel Woodbrey "jogou longe seu espeque dizendo que se dane, ele não içaria mais". Alguns marinheiros então anunciaram que, a não ser que o capitão Clipperton "fosse guiado e recebesse ordens deles, eles tomariam deles os barcos e o deixariam à mercê do oceano para perecer junto com seu navio". Os marinheiros então "redigiram um documento" e Jacob Key disse a Clipperton: "Nós vamos fazer um manifesto contra você e pregá-lo no mastro principal e você é um filho de uma égua e nós vamos tomar conta do navio porque você quer destruí-lo". Key então sugeriu uma profunda fonte de tensão ao acrescentar: "Dane-se você, vou fazer você servir um turno na bomba como o resto". Key foi logo obedecido por alguns como se fosse o capitão, e o comando foi totalmente dividido. Alguns marinheiros aparentemente continuaram a apoiar Clipperton porque o protesto por fim foi arrancado do mastro. Mas o navio teve que voltar para Charleston[91].

Clipperton amaldiçoou os "graves abusos" que sua "má tripulação" lhe infligiu. Os marinheiros também tinham suas queixas: eles estavam "cansados de bombear", tendo sido chamados ao trabalho durante a folga, e tinham "pouca água e provisões". Key reclamou que Clipperton tinha batido nele "sem o menor motivo"[92].

Vários temas são bem ilustrados aqui: a coalescência de apoio em torno da resistência individual, a luta pelo controle do trabalho, a negociação da autoridade, os esforços da tripulação para estabelecer padrões de segurança e a onipresença do perigo. Acusações de incompetência eram importantes, com Clipperton chamando Key de "um velho safado e mau" e Key chamando Clipperton de "camarada bêbado" inadequado para o comando[93]. Mas esse caso também ilustra um dos

84. Twine v. Barnes, HCA 24/136, 1736.
85. Aqui, estou em dívida com Martin Glaberman, *Wartime Strikes: The Struggle Against the No Strike Pledge in the UAW during World War II*, Detroit, 1980, p. 31.
86. Latouche v. Roure, HCA 24/136, 1729.
87. *Ramblin' Jack*, p. 162.
* "Uma ovelha escamosa estraga o rebanho inteiro." Algo como "Uma laranja podre apodrece o saco inteiro". (N. da T.)
88. Brazier v. Kennet, HCA 24/136, 1730; Beck v. Seamen, SC ADM, 1716, ff. 33-47; Moodie v. Hogg, HCA 24/135, 1726; Mason v. Pomeroy, HCA 24/137, 1701.
89. Plummer v. Burnaby, HCA 24/135, 1725.
90. Clipperton v. Seamen, SC ADM, 1719, ff. 493-494.
91. *Ibidem*, pp. 494, 495.
92. *Ibidem*, pp. 507, 505.
93. *Ibidem*, p. 589.

limites da paralisação do trabalho. Era algo simplesmente perigoso demais. Se o navio não estivesse perto de Charleston quando o conflito explodiu, pouca coisa poderia ter sido feita, e os homens teriam sido obrigados a "trabalhar por suas vidas"[94].

A lei também definia limites estritos para o uso das paralisações do trabalho no mar. Como observou o historiador Richard B. Morris, "uma greve que poderia ter sido tratada pela lei comum, se realizada por marinheiros, seria considerada um motim"[95]. A maioria dos marinheiros, assim, recorria a outra estratégia para influenciar as condições e o caráter de seu trabalho, uma estratégia resumida na letra de uma velha canção do mar:

> Oh, os tempos são duros e os salários baixos
> Deixe-o, John-ny, deixe-o
> Vou fazer minha mala e vou descer;
> É hora de a gente deixá-lo.[96]

Se os marinheiros não conseguiam limitar sua exploração controlando o processo de trabalho, eles podiam pelo menos fugir correndo, usando seus pés ligeiros.

A deserção era um dos problemas mais graves e recorrentes enfrentados pelos mercadores capitalistas na indústria naval[97]. Os mercadores compravam a força de trabalho do marinheiro numa troca contratual. Salários mensais eram pagos pelo trabalho numa viagem específica. Uma vasta legislação e opiniões legais foram produzidas na tentativa de garantir essa troca. Durante a assinatura de um conjunto de artigos – o acordo legal entre proprietário, capitão e tripulação do navio –, exigia-se geralmente que os marinheiros afirmassem que não "iriam embora, abandonariam ou deixariam o navio em questão [...] em nenhum porto estrangeiro, nem subiriam a bordo de um outro navio, qualquer que fosse ele", a não ser que fossem pegos pelas gangues de recrutamento ou forçados a isso[98]. Mas os marinheiros sempre se reservavam o direito de pôr fim a esse contrato, de se

94. Ver também Seamen v. Alloyn, SC ADM, 1730, ff. 764-802, em que uma paralisação no trabalho quase provocou um desastre.
95. Richard B. Morris, *Government and Labor in Early America*, Nova York, 1946, p. 225.
96. *Apud idem, ibidem*, p. 248.
97. *Idem, ibidem*, p. 247.
98. Linan v. Chapman, HCA 24/136 (1730); Arthur Pierce Middleton, *Tobacco Coast: A Maritime History of Chesapeake Bay in the Colonial Era*, Newport News, Va., 1953, pp. 273-274. Ver os vários planos propostos para garantir a força de trabalho marítima em J. S. Bromley (ed.), *The Manning of the Royal: Selected Public Pamphlets, 1693-1873*, Londres, 1974.

arriscar com a justiça e de demonstrar que a força de trabalho era uma mercadoria como qualquer outra. O que os mercadores capitalistas e seus lacaios viam como "a natural instabilidade dos marinheiros" era, na verdade, o uso de uma mobilidade autônoma para estabelecer as condições de trabalho[99].

A estratégia da deserção era usada de formas engenhosas e complexas. Os marinheiros recorriam à deserção para ficar longe de áreas onde eles poderiam ser forçados a entrar na Marinha Real. Em 1735, quando William Trewfitt e outros marinheiros se viram navegando rumo a um porto onde os rumores diziam que havia uma *hot press**, eles imediatamente mudaram o curso do navio "impedindo quaisquer outros marinheiros a bordo de tentar [...] mantê-lo na rota prevista". Na primeira oportunidade que tiveram, Trewfitt e alguns outros homens fugiram do navio[100].

A deserção também era usada com o objetivo de evitar viagens para portos infestados por doenças. Quando o capitão Robert Ranson mudou a rota de sua viagem para Calabar, na África, alguns de seus homens desertaram, chamando o novo destino de "um lugar muito insalubre e para o qual tais marinheiros ou alguns deles não teriam se dirigido"[101]. Marinheiros também fugiam de seus navios para escapar de rações inadequadas de alimentos. Richard Young, em 1720, afirmou que ele e 23 outros desertaram do *Pompey* "pela razão de que não conseguiam viver com sua cota de provisões". Um bando de marinheiros deixou o William em 1729 porque "temiam ver suas provisões reduzidas"[102].

Talvez mais importante, a deserção era usada para escapar do jugo de um mestre ou de um imediato violentos. William Bedford, John Lake e John Tunbridge desertaram juntos em 1706, depois que um de seus camaradas marujos pulou na água, e acabou se afogando, na tentativa de escapar da "severidade" de seu capitão. Eles, "não sendo mais capazes de tolerar sua tirania, tomaram um barco e vieram para a costa"[103]. Em 1726, William Hamilton, John Slater, Joseph Pattison, Thomas Trummel e Charles Hicks desertaram do *Judith* em Maryland, se queixando dos abusos do capitão Joseph Wilkinson. O capitão "havia batido

99. William Gordon to Thomas Corbett, ADM 1/1827, 30 dez. 1742.
* Gangue de aliciadores de trabalho forçado. (N. da T.)
100. Trewfitt v. Storm, HCA 24/138, 1735. Deve-se observar que a deserção da Marinha Real, que recrutava muitos de maneira forçada, era um fenômeno social bem diferente.
101. Arnold v. Ranson, HCA 24/129, 1706.
102. Investigação de Richard Young, HCA 1/54, 1720; Macnamera v. Barry, SC ADM, 1729, f. 726.
103. Petição de William Bedford, John Lake e John Tunbridge, HCA 1/29, (1706?).

em alguns deles e [eles] não sabiam se logo bateria nos demais". Eles juraram que "não voltariam a bordo a menos que fossem carregados nas costas por outros homens" e que não se importavam se o capitão fosse "cortado em pedaços de meia coroa"[104]. Em 1737, quatro marinheiros do *Charming Anne* fugiram do nada encantador* capitão do navio, Henry Curling. Aparentemente, eles haviam ouvido que Curling era um mestre severo e se inscreveram para apenas uma parte da viagem, para ver "se gostavam e aprovavam" como o capitão os "usava e tratava". Um dos marinheiros, Richard Hudschon, afirmou que Curling "ameaçara atirar nele e amarrá-lo por suas partes privadas e pendurá-lo para fora do barco". Hudschon e vários outros desertaram, provavelmente com grande determinação[105]. Os marinheiros afirmavam infindáveis vezes nos tribunais que a crueldade do capitão era a razão principal para que fugissem de um navio para outro[106].

Em muitas ocasiões, a simples ameaça de deserção era suficiente para que a tripulação arrancasse alguma vantagem do capitão. Alguns marinheiros ameaçavam desertar quando o clima estava ruim, e outros juravam que iriam abandonar o serviço se um imediato bêbado e abusivo continuasse em serviço[107]. Pode-se imaginar o medo do capitão Joseph Chapman, em 1725, quando dois marinheiros "conseguiram persuadir todos os marinheiros a bordo a desertar o serviço no navio" com a embarcação cheia de escravos. Quatro homens partiram e, se os africanos "tivessem se revoltado, [...] poderia não ter havido força suficiente para reprimi-los"[108].

A deserção era estimulada pela extraordinária competição entre a Marinha Real e o serviço mercante pela força de trabalho do marinheiro. Durante os anos de guerra, essa disputa aumentava especialmente quando os corsários entravam no jogo, oferecendo perspectivas de altos ganhos por menos trabalho[109]. Os capitães mercantes eram conhecidos por tirarem marinheiros dos navios reais oferecendo altos salários e grandes porções de rum[110]. O marinheiro, mesmo durante tempos

104. Hamilton v. Wilkinson, HCA 24/136, 1728.
* O adjetivo aqui faz referência ao *charming* ("encantador") no nome do navio. (N. da T.)
105. Hudschon v. Curling, HCA 24/139, 1737.
106. Bennet v. Bride, HCA 24/139, 1740.
107. Young v. Higgins, HCA 24/128, 1704; Webber v. Prust, HCA 24/138, 1735.
108. Witstridge v. Chapman, HCA 24/135, 1727.
109. Lloyd, *British Seaman*, pp. 52-57; Kemp, *British Sailor*, p. 105; Forest v. Leveron, HCA 24/128, 1704.
110. Ver, por exemplo, William Gordon para Thomas Corbett, ADM 1/1827, 10 nov. 1742, sobre "a grande número de galões de rum" oferecidos para que os marinheiros desertassem.

de paz, podia migrar entre esses dois empreendimentos e ganhar muito com isso. Como os membros da Corte do Almirantado de Massachusetts ouviram em 1731: "um dos grandes estímulos para que os marinheiros abandonem com frequência o trabalho mercante nessas regiões é que o salário dado a partir daqui é mais alto do que saindo da Grã-Bretanha, e eles não se importam em perder dois ou três meses de salário para escapar de uma viagem longa e tediosa com salários mais baixos, e para tirar maior proveito eles entram nos navios de Sua Majestade que por acaso estejam aqui e assim que uma viagem vantajosa aparece, desertam do serviço real, e por essas práticas a viagem que eles foram contratados originalmente para fazer fica muito atrasada, se é que não cancelada"[111]. Às vezes os marinheiros podiam desertar para a Marinha sem perder dinheiro. De acordo com a Lei para a Melhor Regulação e Governo no Serviço Mercante, aprovada na Grã-Bretanha em 1729, os marinheiros que se alistassem em um navio real tinham direito a receber o pagamento total do navio que deixavam para trás[112]. A execução dessa lei dependia bastante da corte e do juiz que ouvia o caso do marinheiro, mas, em geral, parece que os marinheiros usavam com sucesso as Cortes do Almirantado para fazer suas reivindicações durante todo o período. Para poder escapar de um contrato, os marinheiros abriam processos continuamente "por salários e dispensa"[113].

A natureza difusa do mercado de trabalho internacional e do império tornavam a deserção extremamente atraente. Muitos marinheiros, como os que se reuniram em Massachusetts, migravam para as fronteiras do império onde o trabalho marítimo era escasso, tirando vantagem de altos salários e de melhores condições de trabalho. Muitos marujos estavam dispostos "a deixar o navio [...]

111. Guy v. Skinner, MASS ADM, 1731, f. 6.
112. "An Act for the Better Regulation and Government of the Merchants Service", cópia em HCA 30/999; Robinson v. Comyn, SC ADM, 1736, f. 51; Lords of Admiralty para William Bull, CO 5/358, 14 ago. 1742, ff. 87-89.
113. Roberts v. Kipping, MASS ADM, 1726, f. 6. Embora muitos marinheiros desertassem para navios de guerra para escapar das garras de um capitão mercante violento, alguns capitães mercantes, por sua vez, usavam os navios do rei como depósitos para marinheiros desobedientes ou afeitos a motins. Alguns capitães aparentemente forçavam os marinheiros a saírem dos seus navios para economizar na mão de obra. Como lamentava Edward Barlow no final do século XVII, conflitos com um capitão levaram-no a ser expulso "sem um *penny* do que eu deveria receber por meu tempo de serviço" (*Barlow's Journal*, p. 358). Ver também Pattison v. Beesley, HCA 24/129, 1709; Jones v. Purnell, HCA 24/131, 1715; Vesey v. Yoakley, HCA 24/129, 1707.

se pudesse melhorar de condições", e não era difícil encontrar essa melhoria nas Índias Ocidentais[114].

Em 1700, a *plantation* como modo de produção havia se desenvolvido no Caribe a ponto de o trabalho assalariado haver se tornado praticamente uma anomalia. Uma taxa de mortalidade devastadora afetava quase todo navio que navegava para os portos das Índias Ocidentais, e isso, combinado com a escassez de mão de obra livre, criou uma situação da qual os marinheiros logo tiraram vantagem. A deserção desestabilizou o mercado de trabalho e aumentou os salários. Como um capitão mercante explicou em 1717, "era e é comum para os marinheiros de navios que eram e são contratados por salários mensais deixar e desertar seus respectivos serviços na Jamaica e outras partes das Ilhas Ocidentais e entrar no serviço de navios por salários muito maiores por toda a viagem"[115]. Uma vez livres de comando, os marinheiros ficavam à vontade nas cidades portuárias, "vagando de um lado para o outro no país", como afirmou um capitão em tom de reprovação[116]. Eles procuravam vender sua preciosa força de trabalho para "a viagem de volta" para Londres[117]. "Um andarilho nas Índias Ocidentais" que ganhara duas libras esterlinas por mês na viagem para a Jamaica, conseguiu entre vinte e trinta libras esterlinas e dez galões de rum para a viagem de volta para Londres[118]. Tais negociações reduziam drasticamente a exploração do trabalho marítimo.

Como os exemplos de William Trewfitt, William Bedford, Richard Hudschon e seus camaradas em fuga indicam, muitos marinheiros fugiam de seus navios "em combinação", com frequência deixando para trás um navio sem condições de seguir viagem[119]. Os capitães, então, enfrentavam escolhas difíceis. Podiam procurar por trabalhadores baratos, arriscando um atraso durante o qual todos os marinheiros que tivessem permanecido no serviço precisavam ser pagos; ou podiam pagar os altos salários exigidos pelos homens que tentavam voltar para casa, em Londres, trabalhando. Frequentemente, a única opção era a segunda. No entanto,

114. "Account of the Discovery of an Horrid Plot and Conspiracy on Board the Ship *Antelope*", co 323/3, 1699.
115. Mathew v. Lawton, HCA 24/131, 1717.
116. Vincent v. Curtis, HCA 24/139, 1735.
117. Richard Pares, "The Manning of the Royal Navy in the West Indies, 1702-1763", *Royal Historical Society Transactions*, vol. 20, 1937, 31-60.
118. Thomas Coale to Josiah Burchett, ADM 1/1588, 22 jul. 1699. Ver Lone v. Lewis, HCA 24/131, 1715; e Deverell v. Pierson, HCA 24/129, 1719.
119. Bruce v. Cathcart, HCA 24/138, 1734.

é preciso notar que nem todos os marinheiros viam a deserção como uma opção inteligente. Como afirmou um deles, qualquer um que desertasse "seria um tolo [...] pois estaria dando seu salário para outro homem"[120]. E era isso que acontecia. Em contrapartida, muitos homens recebiam salários duas, três, quatro ou até mais vezes maiores que aqueles que haviam deixado pra trás. Alguns marinheiros eram até mesmo conhecidos como desertores crônicos, homens que, nas palavras de um capitão irritado, "nunca partiam e retornavam no mesmo navio uma viagem inteira". Alguns eram considerados "marinheiros errantes que não conseguem abandonar seu antigo ofício de desertar"[121]. A deserção não era tanto um ofício quanto uma marca registrada de um proletariado marítimo desarraigado.

A deserção também servia como uma firme delimitação da autoridade do capitão e como uma afirmação do poder do próprio marinheiro. Como observou Henry Fielding com perspicácia durante sua viagem a Portugal, em 1754, o capitão do navio achava "mais fácil enviar seus homens para a terra do que chamá-los de volta. Eles o reconheciam como mestre enquanto permaneciam a bordo, mas não permitiam que o poder dele se estendesse até a costa, onde todo homem se tornava *sui juris* assim que punha o pé em terra, e se achava em liberdade total para retornar ao trabalho quando quisesse"[122].

A deserção era, em suma, um componente essencial do trabalho marítimo. Como demonstram os homens que fugiram do navio de Fielding, ela afirmava o "livre" em "trabalho livre assalariado". Ao fazê-lo, ela ia muito além e frequentemente contradizia o trabalho livre assalariado imaginado e endossado pelo mercador capitalista, que pagava por aquele trabalho, e pelo capitão mercante, que o supervisionava. Mercadores, mestres e oficiais do governo empreendiam enérgicos esforços para controlar a mobilidade autônoma dos trabalhadores marítimos. Eles promulgavam leis e proclamações contra marinheiros "errantes" nos portos, publicavam anúncios em jornais contra desertores, abriam processos judiciais sem parar e tentavam implementar um registro de marinheiros e um sistema de certificados para identificar os marinheiros e tornar o seu trabalho prontamente disponível[123]. A grande concentração de poder nas mãos desses personagens lhes dava

120. French v. Meake, HCA 24/126, 1729.
121. Wilson v. Parsons, HCA 24/129, 1710. Woodes Rogers, *A Cruising Voyage Round the World*, 1712 (reimpr. Londres, 1928), p. 299.
122. Henry Fielding, *The Journal of a Voyage to Lisbon*, 1755 (reimpr. Londres, 1976), p. 255.
123. Lloyd, *British Seaman*, pp. 173-191; oficial anônimo de um navio da Companhia das Índias Orientais, *Piracy Destroy'd Or, A Short Discourse Shewing the Rise, Growth, and Causes of Piracy*

algum sucesso no controle da mobilidade do marujo, pois o marinheiro era livre não só para procurar emprego, mas também para passar fome se não conseguisse achar um. Ainda assim, a mobilidade era um componente essencial na estratégia de sobrevivência do marinheiro. Ele tinha que manter uma entrada contínua de renda quando, muitas vezes, não havia uma continuidade de empregos disponíveis[124]. Como mostrou Gary Nash, trabalhadores livres nas cidades portuárias das colônias podiam contar com pouco mais de 200 a 250 dias de trabalho por ano[125]. Não havia harmonia entre o ritmo de acumulação de capital mercantil e o ritmo necessário para o marinheiro ganhar a vida. Como forma de reação e meio de sobrevivência, a deserção era amplamente disseminada entre os trabalhadores marítimos[126]. A mobilidade dos marinheiros era uma parte crucial em sua estratégia para controlar os meios de encontrar trabalho. A eficiência da mobilidade era reforçada pela rede amorfa e coletiva por meio da qual boatos, reputações e informações circulavam entre os marinheiros no Atlântico inglês.

Vamos voltar por um momento à estratégia da paralisação do trabalho, uma forma de desobediência coletiva que com frequência resvalava para o crime de motim, mais temível. Muitos motins entre 1700 e 1750 foram eventos fugazes, variando do abandono dos instrumentos de trabalho a casos mais violentos, embora quase sempre temporários, em que os marinheiros tomavam os navios (ver o capítulo 5). Ainda assim, os motins às vezes assumiam uma forma mais permanente e concreta; evoluía de uma postura defensiva e de alerta e assumia a forma agressiva de pirataria. Os marinheiros então expropriavam o lugar de trabalho e o organizavam do início. Como a pirataria representava um mundo social construído à parte dos costumes do mercador e do capitão – e, por consequência, à parte, de maneiras significativas, do capital –, o roubo no mar pode jogar luz sobre certos

of Late; with a Sure Method How to Put a Speedy Stop to that Growing Evil, Londres, 1701, p. 22; John Dennis, *An Essay on the Navy*, Londres, 1702, pp. 36-53; "An Act for Punishing Mutinous and Disobedient Seamen and for the More Speedy Determination of Controversies Arising Between Masters of Ships and Their Crews", CO 412/22, 1722.

124. Este parágrafo deve muito a Michael Sonenscher, "Work and Wages in Paris in the Eighteenth Century", em *Manufacture in Town and Country before the Factory*, ed. Maxine Berg, Pat Hudson e Michael Sonenscher, Cambridge, 1983, pp. 147-472.

125. Nash, *Urban Crucible*, pp. 55-57.

126. As queixas e alegações sobre deserção nas cortes do almirantado da Inglaterra e das colônias eram infinitas.

aspectos do processo de trabalho sob o ponto de vista daqueles cujas vidas eram moldadas por ele[127].

Quase todos os piratas do início do século XVIII trabalharam na indústria mercante naval, e a pirataria estava profundamente imbuída das tendências coletivistas produzidas pela vida e pelo trabalho no mar. Em contraste com a autoridade onipotente do mestre do navio mercante havia a autoridade limitada do capitão pirata e dos outros oficiais, que eram eleitos pela tripulação. Em vez do sistema de pagamentos hierarquizado do serviço mercante, os piratas distribuíam sua pilhagem de uma forma notavelmente igualitária. Os piratas também demonstravam uma profunda consciência de classe[128].

A natureza das tarefas desempenhadas por um marinheiro não mudava muito para os marujos ousados que trocavam a vida no comércio legal por uma de pilhagem ilegal. Nesses dois trabalhos, as mesmas atividades tinham que ser realizadas. Mas, uma vez entre piratas, a intensidade do trabalho diminuía drasticamente, pois os navios piratas eram enormemente tripulados. Um navio médio de duzentas toneladas levava oitenta homens ou mais, enquanto um navio mercante de tamanho equivalente continha apenas entre treze e dezessete homens. Esses fora da lei mantinham a mesma divisão do trabalho marítimo, mas limitavam estritamente sua tendência a operar como uma hierarquia de *status* e privilégio. Eles também alteravam a relação dessa divisão de trabalho com a renda. Havia, entre os piratas, apenas três níveis de remuneração para cerca de oitenta homens, em vez de cinco ou seis faixas para quinze marinheiros. Ainda mais revelador, os piratas aboliram o salário. Eles se viam como parceiros que compartilhavam riscos em vez de um conjunto de trabalhadores vendendo sua mão de obra em um mercado livre[129].

Alguns marinheiros tentavam a sorte com os piratas para escapar do trabalho pesado. Como disse o pirata Joseph Mansfield em 1722, "o gosto pela bebida e uma vida indolente" eram "motivos mais fortes para ele que ouro"[130]. O almirante Edward Vernon, ao levar dezesseis homens suspeitos de pirataria para o seu navio

127. Esta seção utiliza materiais e conclusões que são apresentados em Marcus Rediker, "'Under the Banner of King Death': The Social World of Anglo-American Pirates, 1716 to 1726", *WMQ*, vol. 38, 1981, pp. 203-227. Ver também o capítulo 6 deste livro.

128. *Idem, ibidem.*

129. *Idem, ibidem.*

130. "Proceedings of the Court Held on the Coast of Africa upon Trying of 100 Pirates Taken by His Ma[jes]ties Ship Swallow", HCA 1/99, 1722, f. 116.

de guerra, disse que, como ele precisava de "mãos para a bomba, poderia ser bom tirá-los do caminho dos seus velhos hábitos, e que aquele poderia ser um meio de ensiná-los a... trabalhar", o que, observou Vernon, "eles viraram bandidos para evitar"[131]. E, como disse Woodes Rogers, governador das ilhas Bahamas com larga experiência em batalhas contra bandidos no mar, sobre os piratas: "pois eles detestam mortalmente o trabalho". Samuel Buck, que residiu nas Bahamas por um longo tempo, concordava: "trabalhar não combina com eles"[132].

Alguns viam uma conexão entre a mobilidade autônoma dos marinheiros e a pirataria. Um oficial de um navio da Companhia das Índias Orientais observou em 1701 que marinheiros

> [...] vão de navio em navio, e são estimulados nisso porque recebem o pagamento adiantado, o que compensa o que perderam no outro de onde saíram, e depois ficam um pouco acostumados com essa extravagância de sair dos seus navios quando querem [...] eles raramente se preocupam em prosseguir na viagem planejada, mas, assumindo o costume de vagar, eles deixam seu comandante ao menor problema, e por fim acabam ficando tão ingovernáveis que nada os contenta a não ser ir para onde eles sejam todos iguais, ou todos se revezem como mestres. Essa eu acho que é a causa para uma tal quantidade de piratas.

O Parlamento concordava. Em uma "Lei para a supressão mais efetiva da pirataria", ele afirmava que "a deserção de navios mercantes no estrangeiro em partes além dos mares" não só era a "principal ocasião" em que os marinheiros viravam piratas, mas era também "muito prejudicial para o comércio e a navegação em geral"[133].

Os contornos sociais da pirataria, embora plenamente coerentes com o processo de trabalho no mar, eram frequentemente estruturados de forma drasticamente oposta ao mundo do trabalho do qual os marinheiros escapavam com prazer. "As utopias da classe baixa", escreve Christopher Hill, por séculos almejaram "abolir inteiramente o trabalho assalariado ou reduzir dramaticamente a jornada de trabalho". A organização social da pirataria, embora baseada numa forma relativamente nova de coletivismo, era parte dessa tradição duradoura que ligava os camponeses medievais, os radicais do século XVII – como os Ranters e os Levellers – e os trabalhadores assalariados livres do século XVIII[134].

131. Edward Vernon a Josiah Burchett, 12 ago. 1721, Edward Vernon Letterbook, 1720-1, BL, Add. Ms. 40813, f. 128.
132. Rogers ao Conselho de Comércio e Plantações, CO 23/11, 29 maio 1719; Memorial de Samuel Buck, CO 23/1, 1720, f. 103.
133. *Piracy Destroy'd*, p. 15; "Um Ato para uma mais efetiva supressão da pirataria", 11 e 12 William III, c. 7, 1700, em Sir Thomas Parker, *The Laws of Shipping and Insurance, with a Digest of Adjudged Cases*, Londres, 1775, reimpr. *British Maritime Cases*, Abingdon, Oxfordshire, 1978, vol. 24, p. 45.

A pirataria ilustra apenas um dos meios pelos quais a cooperação e a interdependência do processo de trabalho produziam solidariedade entre os trabalhadores marítimos. Muitos tipos de desobediência coletiva eram comuns no serviço mercante entre 1700 e 1750. Segundo os capitães mercantes, os marinheiros frequentemente formavam "quadrilhas" entre si mesmos, e o apoio em geral se reunia em torno de um membro particularmente desafiador da tripulação. Por exemplo, o capitão Thomas King, em 1723, chamou Peter Lester de "amotinado", um homem com quem "a maioria dos marinheiros parecia estar em complô". King tentou expulsar Lester do navio, mas teve "muita dificuldade [...] pois nenhuma violência podia ser utilizada se a maioria da companhia do navio estava inclinada a apoiá-lo"[135]. Ao largo da costa africana, em 1736, uma outra tripulação tentou "levantar um motim" como resposta aos duros castigos administrados por seu capitão por violações relacionadas ao trabalho. Um dos marinheiros foi acorrentado por seu papel na revolta. Quando indagado pelo capitão de outro navio mercante por que estavam com tanta raiva, os marinheiros responderam: "Por Deus, eles não merecem isso, nenhum homem deveria prender nenhum deles, pois todos juntos estavam resolvidos a apoiar uns aos outros"[136]. Em 1721, John Sedgewick e vários outros marinheiros conspiraram para desertar do seu navio. Ao chegar em São Cristóvão, quando receberam ordens de seu capitão para carregarem alguns barris de açúcar, Sedgewick respondeu: "Maldito seja, embarque-os você mesmo. Aqui está um barco na costa e outro ancorado, cuide deles e vá se danar". O capitão persistiu em seu comando e escutou de diversos homens: "Maldito seja seu sangue, embarque-os você mesmo porque nós não vamos colocar os pés a bordo do seu navio nunca mais". Um grupo de homens desertou, mas foram logo capturados e levados a um magistrado, que os ameaçou de prisão.

134. Christopher Hill, "Pottage for Freeborn Englishmen: Attitudes to Wage Labour", em seu *Change and Continuity in Seventeenth-Century England*, Cambridge, Mass., 1975, p. 235. Ver Linebaugh, "All the Atlantic Mountains Shook", para uma análise inovadora de muitas dessas continuidades.
135. Lester v. King, HCA 24/134, 1723.
136. Powell v. Hardwicke, HCA 24/139, 1738.

Sedgewick então supostamente "amaldiçoou o sangue dele e disse que estavam todos juntos". Todos juntos eles estavam, e foi exatamente assim que foram parar na prisão: todos juntos[137].

Em 1714 a tripulação do *St. Joseph*, "toda junta", recusou-se a seguir viagem quando o capitão mudou a rota previamente estipulada no acordo original[138]. Em outras disputas, os marinheiros juravam que "ficariam ao lado uns dos outros e seria golpe contra golpe [...] significando que iriam resistir" ao seu mestre "pela força"[139]. Para evitar a fúria do capitão por alguma falha anônima, os marinheiros muitas vezes devem ter "virado maçons e guardado segredo"[140]. Não era por acaso que os marinheiros chamavam uns aos outros de "irmão marujo"[141].

Talvez a evidência mais reveladora, em grande parte datada do final do século XVIII, da consciência e da atividade cada vez mais coletivas entre marinheiros seja o seu recurso à greve. De fato, dada a lógica do coletivismo em que se baseava o trabalho marítimo, não surpreende que o próprio termo para greve em inglês, *strike*, tenha evoluído da decisão dos marinheiros britânicos, em 1768, de "remover"* as velas dos navios, prejudicando assim o comércio na capital do império. A greve pode ter resultado da colaboração a bordo do navio, mas como conceito de linguagem e como atividade prática política e econômica começou a se difundir com velocidade crescente entre outros homens e mulheres envolvidos no trabalho industrial coletivo[142].

Essas são algumas das muitas formas pelas quais as relações iniciadas pela concentração de trabalho no navio foram rapidamente transformadas pelos marinheiros em uma nova base para a organização de uma comunidade. Vivendo uma situação total de vida como uma "comunidade à parte", separados da família e da igreja, os marinheiros forjaram novas relações sociais. Os perigos do seu trabalho e a sua necessidade coletiva de segurança intensificaram sua solidariedade. Seus novos vínculos foram às vezes enfraquecidos pela diversidade de homens

137. Sedgewick v. Burroughs, HCA 24/134, 1723.
138. Longust v. Youron, HCA 24/130, 1714.
139. Parker v. Boucher, HCA 24/132, 1719.
140. *Ramblin' Jack*, p. 86.
141. *Ibidem*, p. 117.
* *Strike*, "greve" em inglês, origina-se do verbo *to strike*, aqui utilizado para a ação de remover as velas dos navios. (N. da T.)
142. *Oxford English Dictionary*, verbete *strike*; Dobson, Masters and Journeymen, pp. 154-170, para uma lista parcial das atividades grevistas dos marinheiros.

que faziam sua vida no mar, assim como pela mobilidade e pela dispersão que eram aspectos essenciais de seu trabalho[143]. Ainda assim, para todos esses homens, a autoproteção – contra as condições extremas, o trabalho excessivo e a autoridade opressiva – era necessária à sobrevivência. Muito frequentemente, afirmou Edward Barlow, quando estavam sob comando, "todos os homens no navio, com exceção do mestre", eram "pouco melhores que escravos"[144]. Laços sociais entre os marinheiros surgiram das próprias condições e relações do seu trabalho. Esses homens possuíam uma perspectiva concreta, baseada na sua situação de vida, forjada no âmbito das relações de poder que guiavam suas existências. O deles era um coletivismo nascido da necessidade.

A coexistência e a integração de diversos tipos de trabalho, a coordenação de esforços para combater um ambiente de trabalho ameaçador, os turnos contínuos de trabalho organizados pelo sistema de vigia e a interdependência das etapas de produção combinavam-se para produzir uma experiência de trabalho incomum na primeira metade do século XVIII. O marinheiro, em resumo, foi um dos primeiros trabalhadores coletivos. Havia, evidentemente, em linhas gerais, várias continuidades na natureza do trabalho entre as origens da navegação e o século XVIII. Alguns aspectos da divisão e da organização do trabalho, e alguns dos afazeres, tarefas e riscos permaneceram essencialmente os mesmos. Ainda assim, houve também mudanças decisivas na natureza, ritmo e contexto do trabalho no mar, tanto no processo de trabalho como – talvez mais importante – no mercado de trabalho marítimo.

Diversas mudanças tecnológicas afetaram o processo de trabalho entre 1700 e 1750. Alterações importantes foram feitas no cordame, na condução do navio e na complexidade das velas[145]. Por volta de 1700, os barcos já eram desenhados e construídos para tripulações menores, e houve um aumento significativo na produção de navios de dois mastros, brigues e bergantins, mais facilmente manejáveis. Os mercadores empregavam cascos holandeses, mais amplos, a fim de transportar

143. Aubert, "Total Institution", p. 257. Jesse Lemisch, em "Listening to the 'Inarticulate': William Widger's Dream and the Loyalties of American Revolutionary Seamen in British Prisons", *Journal of Social History*, vol. 3, 1969-1970, pp. 1-29, discute esse mesmo *éthos* coletivista tal como surgiu na era revolucionária.
144. *Barlow's Journal*, p. 339. Ver também Rule, *Experience of Labour*, pp. 207, 194; Weibust, *Deep Sea Sailors*, p. 443.
145. Parry, *Trade and Dominion*, pp. 207-209.

maiores quantidades de carga com menos trabalhadores[146]. Ao longo do século XVIII, o tamanho das tripulações diminuiu em relação à tonelagem. Um típico navio mercante da Virgínia de duzentas toneladas carregava 20 ou 21 tripulantes em 1700, cerca de dezesseis em 1750, baixando para treze em 1770[147]. O número de toneladas de carga manipulado por cada marinheiro aumentou entre os anos de 1720 e 1770[148]. Algumas dessas tripulações menores, no entanto, foram compensadas por um aumento na dimensão média do navio transatlântico.

No entanto, o que parecia aos olhos do mercador capitalista ou capitão um aumento de produtividade, para o marinheiro parecia frequentemente ser um aumento da exploração. Com a redução das tripulações devido à remoção da artilharia, à especialização de funções e às mudanças tecnológicas, mais trabalho era exigido dos marinheiros restantes em cada navio. Como escreveu Robert K. Schaeffer sobre os séculos XVII e XVIII, "a multiplicação das velas e do cordame e o uso do bloco de polias tornou a condução do navio um trabalho muito mais complexo". O domínio do trabalho a bordo do navio exigia que os tripulantes aprendessem mais e "trabalhassem mais duro"[149]. As tripulações menores, submetidas ao longo do tempo a uma disciplina ainda mais severa, eram forçadas a tomar parte de um processo de trabalho mais intensamente cooperativo. Paradoxalmente, como os mercadores contratavam menos homens para o trabalho marítimo, eles exigiam ao mesmo tempo maior empenho dos que eram contratados. Uma redução quantitativa da coletividade da tripulação levou a uma expansão qualitativa do trabalho coletivizado[150].

O mercado de trabalho marítimo também testemunhou mudanças cruciais. À medida que o comércio de bens de luxo do período de 1450-1650 dava lugar ao comércio de mercadorias a granel no final do século XVII e ao longo do século XVIII, a indústria mercante naval criou cada vez mais empregos permanentes e es-

146. Davis, *English Shipping*, pp. 72, 65-66; Abbott Payson Usher, "The Growth of English Shipping, 1572-1922", *Quarterly Journal of Economics*, vol. 42, 1928, p. 476.

147. James F. Shepherd e Gary M. Walton, *Shipping, Maritime Trade, and the Economic Development of Colonial North America*, Cambridge, 1972, pp. 73-81; Davis, *English Shipping*, pp. 71-8; Parry, *Trade and Dominion*, pp. 214.

148. Parry, *Trade and Dominion*, p. 215.

149. Robert K. Schaeffer, "The Chains of Bondage Broke: The Proletarianization of Seafaring Labor, 1600-1800", tese de doutorado, State University of New York em Binghamton, 1984, capítulo 3.

150. Davis, *English Shipping*, p. 154.

táveis para uma massa cada vez maior de trabalhadores assalariados. Assim, o trabalho do marinheiro era coletivo não apenas no âmbito do processo técnico e na divisão do trabalho existentes em cada navio, mas também, de forma mais ampla, na divisão social do trabalho. Ocupando uma posição central na economia internacional, o marinheiro entrava em contato com uma extraordinária variedade de outros trabalhadores, atuando ao lado de barqueiros, carregadores, comerciantes de cabotagem, estivadores e outros nas cidades portuárias da Europa, e também com escravos, empregados por contrato a termo (*indentured servants*) e trabalhadores jornaleiros nas colônias. Ele cruzava regularmente o caminho de oficiais da alfândega, fornecedores, mercadores, representantes dos donos dos navios, tanoeiros, construtores de navios e vendedores de insumos navais, apenas para nomear alguns dos trabalhadores do cais[151]. A rotatividade de pessoal entre os navios levava o marinheiro a se associar a um número excepcionalmente grande de companheiros marujos. O caráter cooperativo de sua posição devia muito a essa circulação móvel por um mercado de trabalho em expansão, e se estendia desde questões técnicas do local de trabalho até a produção e a troca de bens nos limites do império e além deles, na cadeia de mercado internacional, numa economia global cada vez mais dominada pela Europa. A economia internacional capitalista emergia como uma totalidade cada vez mais cooperativa, e o marinheiro mercante, estrategicamente situado, era o criador de muitas das conexões do sistema.

Nessa era de crescimento da manufatura e do comércio, os mercadores capitalistas como os das navegações internacionais gradualmente incorporaram processos de trabalho existentes que em muitos casos tinham "sido desenvolvidos por modos de produção diferentes e mais arcaicos". Eles introduziram mudanças graduais, como a regularização e a intensificação do trabalho, mas seu controle permaneceu meramente formal. Não havia "uma relação política e social estabelecida de supremacia e subordinação" entre capital e trabalho. Depois vieram mudanças revolucionárias forjadas pela introdução em larga escala de maquinário, chegando, na navegação, com a energia a vapor[152]. O trabalho marítimo do século XVIII, assim, embora fosse altamente sincronizado e contínuo, permaneceu diferente do

151. Peter Linebaugh, "Socking: Tobacco Porters, the Hogshead, and Excise", em *The London Hanged: Crime and Civil Society in the 18th Century*, Londres, Verso, 2006.

152. Karl Marx, *Capital: A Critique of Political Economy*, trad. Ben Fowkes, Nova York, 1977, pp. 1021, 1026, 1019-1038. Marx teria chamado a transição da vela para o vapor na navegação de um exemplo do movimento de "subsunção formal do trabalho sob o capital" para a "real subsunção".

ambiente fabril dominado por máquinas do século XIX em um aspecto crucial. Pois, em última instância, ele dependia da natureza, dos movimentos do vento e do mar. Como insistia Edward Barlow, "um bom vento [...] é o melhor amigo do marinheiro"[153]. Ou, nos versos de John Baltharpe:

> Os navios mercantes conosco navegaram
> Rumo a Livorno, num alegre vendaval;
> Mas quatro dias depois queríamos mesmo
> Só um vento bom, um que fosse o suficiente,
> E que nunca é mal recebido pelo marinheiro,
> Pois assim ele se torna um homem livre
> Do trabalho duro, e do cuidado infeliz,
> Que os ventos desfavoráveis trazem à viagem.[154]

O barco à vela não dependia da aplicação contínua de força mecânica para seguir em frente e, consequentemente, o processo de trabalho não estava sujeito a tanta continuidade, uniformidade, regularidade, ordem ou intensidade como as que caracterizariam a produção industrial posterior[155]. A jornada diária de trabalho do marinheiro permanecia "porosa"; marcada por períodos de intensidade e de inatividade que não podiam ser facilmente preenchidos pelo trabalho constante[156]. A subordinação do trabalho ao capital permaneceria formal enquanto um "alegre vendaval" fizesse do marinheiro um "homem livre".

Apesar disso, a experiência do marinheiro do início do século XVIII joga luz sobre um momento vital da transição para um sistema de trabalho livre assalariado[157]. Os marinheiros ocupavam uma posição central na passagem de formas paternalistas de controle do trabalho para a negociação conflituosa do trabalho assalariado. A natureza do trabalho marítimo, totalmente contratual e assalariada, representava uma relação capital-trabalho bastante diferente das relações proprietário-rendeiro, mestre-servo ou mestre-aprendiz. O marinheiro era tanto

153. *Barlow's Journal*, p. 243.
154. John Baltharpe, *The Straights Voyage, or, St. Davids Poem*, ed. J. S. Bromley, 1671 (reimp. Oxford, 1959), p. 38.
155. Marx, *Capital*, p. 465.
156. Christian Palloix, "The Labour Process: From Fordism to Neo-Fordism", em *The Labour Process and Class Strategies*, Londres, 1976, p. 149.
157. E. P. Thompson, "Patrician Society, Plebeian Culture", *Journal of Social History*, vol. 7, 1974, pp. 384, 383.

um trabalhador livre assalariado alocado num setor crítico da economia como um trabalhador coletivo alocado em meio a uma quantidade sem precedentes de homens muito parecidos com ele. Como outros, incluindo aqueles trabalhadores assalariados na agricultura e na manufatura que não tinham rendas alternativas, o marinheiro descobriu que tinha só "um par de mãos boas e um coração forte para recomendá-lo"[158]. Essa era a realidade essencial da vida proletária.

O mundo do trabalho do marinheiro era uma complexa mistura entre cooperação e confronto. Dentro desse mundo ele criava muitas táticas para romper o controle "formal" do capital e afirmar seus próprios fins contra aqueles impostos de cima para baixo. Ele recorria a greves preventivas, paralisações, pirataria e motins. Entretanto, sua principal fonte de poder, ao menos no início do século XVIII, era sua mobilidade, e a deserção era uma parte essencial das atividades autodeterminadas dos trabalhadores marítimos. Como afirmou Barnaby Slush, os marinheiros do início do século XVIII "não vão se queixar com lamúrias, como um grupo de recelás de Spittle-Fields, vão até mesmo encolher os ombros carregados e reprimir seus grunhidos, mas ainda assim com a decisão irrevogável de desertar na primeira oportunidade"[159]. Assim como o mercador financiava a agregação da mão de obra em nome da produtividade e da acumulação de capital, os marinheiros, por meio da deserção, afirmavam seu poder de desagregar essa mão de obra, de prejudicar a produtividade e a acumulação e de contestar o curso do desenvolvimento capitalista[160].

Ao final, vemos que os temas abstratos com os quais iniciamos – o crescimento do capitalismo internacional, o processo de trabalho e a formação do trabalhador livre e coletivo – estavam, para o marinheiro, concreta e densamente inter-relacionados. Quando os marinheiros confrontaram sua sina na condição de trabalhadores coletivos, no âmbito da crescente e próspera economia capitalista do Atlântico Norte, começaram a entender as responsabilidades que tinham um pelo outro e a captar a sabedoria do conselho oferecido a Jack Cremer por alguns "irmãos marujos": "não são as viagens para o exterior que fazem um homem, elas fazem escravos, se não tivermos organização"[161].

158. Slush, *The Navy Royal*, p. 11. Ver Malcolmson, *Life and Labour*, pp. 136-159; e Rule, *Experience of Labour*, pp. 194-216.
159. Slush, *The Navy Royal*, p. 63.
160. Ver o excelente artigo de James O'Connor, "Productive and Unproductive Labor", *Politics and Society*, vol. 5, 1975, pp. 297-336.
161. *Ramblin' Jack*, p. 211.

3
O Marinheiro como Trabalhador Assalariado: A Busca por Pagamento Imediato

Barnaby Slush, um "cozinheiro naval" do início do século XVIII, observou em 1709 que a vocação de marinheiro era "um passaporte universal que o torna bem-vindo e providencia para ele pagamento imediato em quase cada canto do globo"[1]. O marinheiro, como vimos, era um trabalhador livre e móvel numa economia internacional em expansão. Sua vida era a representação material da expressão abstrata "trabalho livre assalariado". Este capítulo explora outro aspecto dessa experiência: a procura do marinheiro por salários ou, nas palavras mais abrangentes de Slush, sua busca por "pagamento imediato".

A investigação contém três partes. A primeira faz um levantamento dos salários monetários: os tipos de contratos e acordos, sua regulação legal e as mudanças nos índices salariais ao longo do tempo para as diferentes ocupações marítimas. A segunda seção considera o "salário social": dinheiro, comida, bebida, regalias e importados que constituíam o total de recursos do marinheiro para sua subsistência. A terceira parte coloca as duas outras em movimento, examinando as várias e complexas lutas e negociações que definiam os salários dos marinheiros. A conclusão discute alguns dos efeitos sociais das relações salariais no início do século XVIII.

A maioria dos marinheiros se engajava em relações de trabalho assalariado vendendo sua força de trabalho na orla. William Gittus, por exemplo, foi até o

1. Barnaby Slush, *The Navy Royal: Or a Sea-Cook Turn'd Projector*, Londres, 1709, p. 92.

cais Shadwell no rio Tâmisa em 1717 e, vendo um navio que lhe despertou interesse, subiu a bordo e perguntou ao imediato "para onde o navio iria e se precisava de braços e quais salários o capitão daria". Ele descobriu que o *Unity* partiria para a Noruega e que de fato precisava de trabalhadores para levá-lo até lá. Apesar de os salários serem baixos, como tinham sido desde o fim da Guerra de Sucessão Espanhola em 1713, Gittus se alistou[2].

Gittus, como muitos de seus companheiros marujos, provavelmente assinou um contrato assalariado, um complexo acordo que formalizava e negociava as relações entre proprietários, capitão, oficiais e tripulantes. As características essenciais do contrato, como as perguntas de Gittus deixavam claro, referiam-se à natureza, e, consequentemente, à duração, da viagem e ao dinheiro oferecido. Além disso, o contrato costumava conter um juramento formal de obediência ao comando do capitão e especificava quais trabalhos eram esperados dos marinheiros enquanto estivessem no porto. Uma parte significativa do acordo salarial, relativa à comida, à bebida e a regalias, ficava a cargo dos costumes e normalmente não era definida no contrato.

A delimitação da viagem era fundamental para o contrato, e se o capitão tinha ou não a prerrogativa de alterá-la era motivo de controvérsias. Alguns contratos, por exemplo, especificavam viagens de Londres para Nova York e para as Índias Ocidentais "ou para onde mais seu mestre achasse melhor levar o navio" ou de Londres para Falmouth e para Veneza e "para outros portos & lugares no Mediterrâneo que o mestre do navio julgue vantajosos"[3]. Outros detalhavam precisamente a viagem, definindo um certo número de passagens seguindo um padrão de ida e volta ou designando um prazo até o qual o barco deveria estar de volta ao seu porto de origem. Alexander Roberts, do *Dorset*, entendia que sua viagem seria de Amsterdã a Portsmouth e então para a Jamaica, para Honduras, voltando para Amsterdã "e nenhuma outra viagem, qualquer que seja ela". Ramblin' Jack Cremer* e seus companheiros de navio assinaram um contrato em Gravesend para uma viagem que seria "toda invalidada caso [eles fossem] prosseguir em quaisquer outras direções". Ramblin' Jack descreveu mais tarde um contrato de salário

2. Gittus v. Bowles, HCA 24/132, 1718.
3. Whitman v. Eyres, HCA 24/131 (1716); Blaker v. Blackbourne, HCA 24/132, 1720.
* O termo *Ramblin' Jack*, que será bastante mencionado no texto e nas notas, designa o marinheiro nômade, que se desloca entre várias viagens em diferentes navios. *Rambling* pode ser traduzido como "vagar". (N. da T.)

completamente diferente desses dos anos 1720, o qual dava aos capitães amplos poderes. Cremer se alistou para ir de Londres a Gênova e a Lisboa "e para qualquer outro lugar ao qual o mestre prossiga para o bem dos donos. Sem limite de tempo, e sem onde pedir minha dispensa, a não ser que o mestre achasse adequado". Jack concluiu tristemente: "Fui tão infeliz em meu acordo"[4].

A capacidade do capitão de definir a viagem dependia de uma variedade de fatores, sendo a disponibilidade geral de mão de obra o mais importante de todos. Quando a força de trabalho marítimo era abundante e um número significativo de marinheiros procurava por vagas em portos do Atlântico Norte, os poderes do dono do navio, do mercador e do capitão – do capital de modo geral – aumentavam; em tempos de escassez, os marinheiros detinham maior poder para especificar ou limitar o percurso de sua viagem. Na pior das hipóteses, eles conseguiam pelo menos escolher os barcos que ofereciam percursos de navegação mais definidos.

O contrato de salário normalmente especificava as responsabilidades do marinheiro quando o navio parava no porto. Os homens eram geralmente requisitados "a permanecerem a bordo e a servirem nesses navios até que eles fossem totalmente descarregados e tal viagem não chega ao fim até esse momento". Alguns contratos, novamente dependendo das flutuações da economia e de numerosas negociações entre o capitão e a tripulação, estipulavam, por exemplo, que os marinheiros "podiam ser liberados entre oito e quarenta horas depois que o dito navio tivesse atracado". O comum em Bristol era que cada marinheiro reservasse nove dias de trabalho para o descarregamento[5].

Uma segunda preocupação importante era o dinheiro, que era pago em três tipos principais de acordo salarial. O primeiro e menos utilizado era o sistema de partilha, que se originou entre os antigos marinheiros e permaneceu como forma dominante de pagamento nas navegações medievais. A mudança da partilha para o salário começou no século XVI, como parte de um movimento mais amplo na legislação sobre a propriedade. No início do século XVIII, o sistema de partilha só era utilizado por pescadores, baleeiros, corsários e piratas, embora com métodos e focos diferentes por cada um deles. Entre todos esses grupos, no entanto, os ho-

4. Robertson v. Winterbourn, SC ADM, 1738, f. 202; *Ramblin' Jack: The Journal of Captain John Cremer*, ed. por R. Reynall Bellamy, Londres, 1936, pp. 226, 205, 103. Ver também Edmondson v. Palmer, HCA 24/129, 1708; Arthur v. Willey, HCA 24/138, 1736.
5. Gittus v. Bowles, HCA 24/132, 1718; Accountbook of Benjamin Mollish, HCA 24/133, 1720; Twine v. Barnes, HCA 24/139, 1736.

mens eram pagos com uma parte proporcional do ganho. Expedições de pesca, de caça à baleia e do corso entregavam um percentual razoável da produção – fosse peixes, baleias ou saques – aos donos das embarcações, e parcelas proporcionais e decrescentes à tripulação, desde o capitão até o marinheiro comum. Os piratas, é claro, não tinham proprietários a pagar e distribuíam sua pilhagem de uma forma notavelmente igualitária[6].

Um segundo tipo de acordo trocava uma quantidade fixa de dinheiro por trabalho dentro de uma viagem específica. Valores fixos de pagamento eram mais comuns nos negócios da Europa Setentrional, onde as viagens eram rápidas e previsíveis. Os marinheiros ganhavam seu dinheiro "pela rota", aceitando uma viagem pouco propensa a ser alterada, mas também aceitando implicitamente absorver eventuais perdas se algo extraordinário acontecesse no mar.

A última e mais comum forma de pagamento em dinheiro para marinheiros de alto-mar era o salário mensal. Os marinheiros aceitavam salários entre 22 e 35 xelins por mês em tempos de paz e entre 35 e 55 xelins por mês durante guerras. O dinheiro podia ser pago em duas ou mais parcelas: inicialmente, no segundo porto de chegada, e a cada segundo porto em seguida; e, finalmente, após o término da viagem no seu porto de origem.

A proliferação de cortes do vice-almirantado por todo o Império Britânico no século XVII foi parte da expansão geral e da racionalização do comércio (ver o anexo F). Uma das principais funções dessas cortes era a mediação de disputas por salários. Por volta de 1700, a lei do almirantado havia estabelecido claramente critérios para garantir o pagamento do marinheiro. Como apontou Richard B. Morris: "Pela lei do almirantado, o navio estava caucionado para o pagamento dos salários até a última prancha e o último prego". Os juízes do vice-almirantado reconheciam o caráter indispensável do trabalho marítimo para o transporte organizado de mercadorias e para a acumulação de capital, e não hesitavam em condenar e vender os mercadores em leilões públicos. Como a colônia, a corte e o juiz se beneficiavam dessas vendas, muitos navios e suas cargas eram vendidos

6. William McFee, *The Law of the Sea*, Filadélfia, 1951, pp. 54, 72; F. R. Sanborn, *Origins of the Early English Maritime and Commercial Law*, Nova York, 1930, pp. 66, 96; Ralph Davis, *The Rise of the English Shipping Industry in the Seventeenth and Eighteenth Centuries*, Londres, 1962, p. 133; Richard B. Morris, *Government and Labor in Early America*, Nova York, 1946, p. 226; Olof Hasslof, "Maritime Commerce as a Socio-Historical Phenomenon", *Ships and Shipyards, Sailors and Fishermen: Introduction to Maritime Ethnology*, ed. por Hasslof, Henning Henningsen e Arne Emil Christensen, Copenhagen, 1972, pp. 83-84. Ver o capítulo 6 deste livro.

para honrar contratos salariais. Referindo-se à segurança oferecida aos marinheiros pela caução do navio, um juiz do vice-almirantado da Pensilvânia destacou em 1735, talvez com excessiva condescendência: "a lei parece ser bastante favorável e suave com os marinheiros, já que garante a eles métodos tão seguros, abundantes e fáceis de fazer valer seus direitos"[7].

Uma das formas de garantir esses direitos era o resgate. Marinheiros cujos navios afundavam ou eram danificados gravemente por forças naturais frequentemente reclamavam o direito de resgate, tal como definido pelas cortes do vice-almirantado. A lei de resgate tentava mediar os interesses do proprietário e do marinheiro, exigindo do marujo que salvasse toda a carga e equipamento possíveis a fim de se tornar elegível para receber seus salários depois da venda desses bens. Os marinheiros frequentemente "com grande diligência e dificuldade salvavam a grande maioria da carga" do navio danificado e sempre pareciam saber quando o material salvo era "muito mais do que suficiente para pagar todos os salários devidos a todos os marinheiros"[8]. Eles também com frequência sabiam quando um navio era "segurado pelos proprietários", outra situação que garantia seus salários[9]. Os marinheiros às vezes exploravam a calamidade de um salvamento emergencial para se beneficiar à custa do proprietário. Drewry Ottley escreveu para o proprietário William Coleman em 1717 dizendo que o "Canalha do Kidgell" dera um jeito de "resgatar dez onças de ouro" de um navio afundado, embora, é claro, "ele tenha negado estar com elas"[10].

A lei do almirantado, porém, não era feita simplesmente para proteger os marinheiros e seu acesso aos salários. Ela tinha um outro aspecto, cuja responsabilidade central era sustentar e proteger os interesses do proprietário, do mercador e do capitão da indústria naval. Numerosas provisões legais exigiam o confisco dos salários dos marinheiros. Se um marinheiro "se amotinasse, fosse desobediente ou desertasse do navio, ele abriria mão de todo o seu salário". Além disso, se ele "roubasse ou desviasse alguma mercadoria, ou cometesse algum erro no adequado

7. Seamen v. John, Registros da Corte do Vice-Almirantado da Pensilvânia, 1735, Divisão de Manuscritos, LC, f. 19; Morris, *Government and Labor*, pp. 243, 229, 232, 233.
8. Brown v. Hopkins, MASS ADM, 1721, f. 86; Weeds v. Nicholls, HCA 24/139, 1739. Para uma inversão do antigo ditado sobre o capitão afundar com o navio, ver Stanley v. Turner, HCA 24/129, 1707, em que o capitão ordenou à tripulação abandonar o navio e foi desobedecido porque os marinheiros queriam reivindicar seus direitos de resgate.
9. Bushby v. Studley, HCA 24/135, 1728.
10. Drewry Ottley to William Coleman, HCA 24/132, 9 out. 1717.

armazenamento da mercadoria, ou se ocorressem danos por falta de bombeamento, ou por erro seu, seus salários ficariam reduzidos proporcionalmente"[11]. A aprovação de "Uma Lei para a Melhor Regulação e Governo do Serviço Mercante" em 1729 reafirmou e estendeu essas decisões. Todos os contratos foram formalizados por escrito. Os desertores, além de perderem seus salários, tinham que pagar uma multa de 5 libras esterlinas por fugirem e seriam encaminhados à mais próxima "Casa de Correção, para serem lá mantidos para o trabalho forçado por não mais de trinta dias e não menos de catorze dias". O tempo passado fora do navio sem permissão era punido com a dedução de dois dias de trabalho por cada dia fora do navio. Deduzia-se um mês de pagamento quando o marinheiro deixava o navio antes de completar o descarregamento e ser oficialmente dispensado[12]. Esse aspecto da lei do almirantado tinha três funções básicas: proteger os investimentos dos mercadores e dos proprietários contra as investidas dos marinheiros, vincular os interesses dos marinheiros aos interesses dos seus empregadores e disciplinar e tornar acessível uma força de trabalho marítima suficiente para suprir as necessidades do comércio e do capital.

Os salários dos mestres em viagens transatlânticas permaneceram incrivelmente estáveis e consistentes entre 1700 e 1750, variando entre 5 e 6 libras esterlinas por mês. Os salários em tempos de guerra eram só 10% maiores que a média paga nos tempos de paz, de modo que os capitães eram menos afetados pelas oscilações entre guerra e paz que qualquer outra categoria de trabalhadores marítimos. No entanto, suas médias salariais, como as de todos os outros oficiais, variavam significativamente de acordo com o tamanho do navio. O homem responsável por um grande navio das Companhias das Índias Orientais poderia receber algo como 10 libras esterlinas por mês mais regalias valiosas, enquanto o mestre de um barco menor no comércio do norte da Europa recebia apenas 5 libras esterlinas mensais e talvez um ou outro pequeno "privilégio".

11. *Reasons for Settling Admiralty Jurisdiction and Giving Encouragement to Merchants, Owners, Commanders, Masters of Ships, Material Men, and Mariners*, Londres, 1690, em *Harlein Miscellany*, Londres, 1810, vol. IX, p. 472. Ao que parece, quando a jurisdição dos almirantes foi finalmente estabelecida em 1696, isso teve benefícios, dos maiores para os menores, precisamente na ordem em que as ocupações foram listadas no panfleto.
12. Uma cópia da lei está em HCA 30/136, 1729. Para exemplos da sua aplicação, ver Linam v. Chapman, HCA 24/136, 1729; e Fox v. Walker, HCA 24/137, 1731.

Na primeira metade do século XVIII, o imediato ou o segundo imediato de um mercador naval normalmente recebia entre 3 e 4 libras esterlinas, um salário médio de 3,63 libras esterlinas por mês. Durante os tempos de paz, seu salário era de 3,26 libras esterlinas; em tempos de guerra, esse valor aumentava em até um terço, chegando a 4,38 libras esterlinas por mês. O segundo imediato, presente apenas nos navios maiores, recebia entre 2,50 e 3 libras esterlinas mensalmente, uma média de 2,55 libras esterlinas nos tempos de paz e 3,47 libras esterlinas quando seu país estava em guerra.

O marceneiro era um dos membros mais bem pagos da tripulação, com 3 a 4 libras esterlinas por mês. Ele recebia uma média salarial de 4,09 libras esterlinas em tempos de guerra e 3,08 libras esterlinas em épocas de paz. Frequentemente, o marceneiro treinava um colega como aprendiz e ganhava mais 2 a 3 libras esterlinas por seus serviços. O contramestre era um membro onipresente nas tripulações marítimas. Ele recebia uma média de 2,52 libras esterlinas por mês entre 1700 e 1750, 2,06 libras esterlinas durante tempos de paz e 3,20 libras esterlinas na guerra. O contramestre, que se situava na metade inferior da hierarquia da força de trabalho, sentia fortemente os efeitos da transição entre guerra e paz. Seus salários durante a guerra eram 50% mais altos que em tempos de paz. Ele às vezes também tinha um subordinado, um ajudante que recebia cerca de 2 libras esterlinas por seus serviços.

Havia cada vez menos artilheiros entre os marinheiros mercantes do século XVIII, sobretudo depois da repressão à pirataria em 1726. Ele recebia entre 2 e 2,50 libras esterlinas mensalmente, e suas habilidades e experiência eram, evidentemente, muito mais necessárias em tempos de guerra, quando ele recebia em média 3,20 libras esterlinas, comparadas às 2,10 libras esterlinas quando a Grã-Bretanha estava em paz. Em navios maiores, o artilheiro costumava supervisionar o trabalho de um subordinado, que recebia entre 2 e 2,50 libras esterlinas por mês.

Alguns navios, mais notavelmente os envolvidos com o tráfico de escravos africanos, necessitavam dos serviços de um médico, que recebia entre 3 e 4 libras esterlinas por mês. Ele foi um dos poucos trabalhadores navais cujos salários mostraram um crescimento constante na primeira metade do século XVIII. Seus salários eram, em média, de 3,06 libras esterlinas durante os tempos de paz e aumentavam em um terço, para 4,09 libras esterlinas, quando as hostilidades internacionais tinham início.

Outros trabalhadores especializados ou oficiais marítimos que se alistavam em alguns navios mercantes eram o tanoeiro, o calafate, o costureiro de velas e o

armeiro. O tanoeiro, útil para o comércio do tabaco e do açúcar, que transportava mercadorias em tonéis e barris, recebia entre 2 e 3 libras esterlinas por mês, 2,80 libras esterlinas durante a guerra e 2,07 libras esterlinas nos tempos de paz. Os navios mercantes muito grandes, particularmente os do comércio da Índia Oriental, empregavam costureiros de velas e armeiros por 2 ou 3 libras esterlinas, e algumas vezes um trompetista.

Em resumo, os oficiais marítimos e os trabalhadores especializados, na primeira metade do século XVIII, recebiam uma média de 3,43 libras esterlinas por mês, variando de 2 a 6 libras esterlinas a depender da posição, habilidade e responsabilidade. Os salários em tempo de paz eram em média de 3,10 libras esterlinas e, na guerra, de 3,96 libras esterlinas. A transição entre a paz e a guerra fazia os salários crescerem, em média, 27,7%, enquanto o inverso resultava em uma queda de 21,7%. Esse, como vemos ao compará-los aos salários de trabalhadores menos qualificados, era um índice notavelmente estável para salários de trabalhadores marítimos (ver o anexo C).

O primeiro dos trabalhadores menos qualificados, ou "o povo do navio", como eram chamados, era o cozinheiro, cuja extraordinária falta de *expertise* era um flagelo para quase todo mundo no navio. O cozinheiro recebia em torno de 2 libras esterlinas por seus trabalhos mensais, o que era reduzido a 1,62 libra esterlina em tempos de paz e aumentava para 2,40 libras esterlinas em tempos de guerra. O intendente, essencialmente um marinheiro experiente ou "esperto", recebia cerca de dois xelins a mais que os marujos comuns. Ele chegava a uma média de 2 libras esterlinas por mês: 1,65 libra esterlina durante a paz e 2,58 libras esterlinas durante a guerra.

Finalmente, chegamos à maior categoria do trabalho marítimo: o "homem do mastro", o marinheiro hábil, o marujo comum. Ele recebia em média salários de 1,66 libra esterlina na primeira metade do século XVIII. As diferenças entre a paz e a guerra eram enormes: 1,46 libra esterlina para a primeira, aumentando em quase 50%, para 2,20 libras esterlinas, na segunda. Os salários dos marinheiros em tempos de paz eram notavelmente baixos, mas estáveis, enquanto a guerra resultava em aumentos e flutuações drásticas. A escassez de trabalho marítimo, além da ameaça adicional de recrutamento forçado, influenciava na maior variação e no aumento dos salários durante os tempos de guerra[13]. Proprietários e mestres de

13. Para uma decomposição ano a ano das médias salariais por ocupação na indústria mercante naval, ver Marcus Rediker, "Society and Culture among Anglo-American Deep Sea Sailors, 1700-1750", tese de doutorado, University of Pennsylvania, 1982, pp. 318-28. Sobre guerra e salários, ver Robert Crosfeild, *England's Glory Revived*, Londres, 1693.

navios mercantes, ávidos por reduzir os salários, que representavam as despesas mais altas do navio, frequentemente, quando o fim de uma guerra parecia próximo, faziam seus marinheiros aceitarem que, "em caso de término de uma guerra ou quando a paz fosse feita entre a Inglaterra e a França antes que a dita viagem chegasse ao fim, então os ditos marinheiros não teriam mais salários por mês além dos valores acordados para o restante do período"[14].

O "povo" do serviço mercante – cozinheiros, intendentes, marujos – ganhava um salário médio de 1,47 libra esterlina em tempos de paz e de 2,23 libras esterlinas em tempos de guerra. A irrupção da guerra levava a um aumento de 50%; e a assinatura de um tratado de paz fazia os salários caírem em mais de um terço. Os oficiais ganhavam 77,6% a mais que o "povo do navio" durante a guerra e 101,9% a mais em tempos de paz. As condições de guerra modificavam a estrutura dos salários marítimos, produzindo uma igualdade bastante maior entre oficiais e marinheiros. Mas, ainda assim, havia limites. Ao longo do período de 1700 a 1750, os marinheiros receberam apenas metade do que seus oficiais receberam, e suas médias salariais eram muito menos estáveis. Assim, a parte inferior da hierarquia no trabalho marítimo suportava a maior parte dos riscos, das incertezas e das inseguranças da economia salarial atlântica do início do século XVIII. Os padrões materiais de vida do marinheiro comum vacilavam drasticamente entre períodos de guerra e paz. O marinheiro, por meio de seus salários, absorvia muitos dos choques de uma economia capitalista instável e em expansão.

Além disso, é importante observar que não houve aumentos duradouros nos salários dos marinheiros na primeira metade do século XVIII, nem para os oficiais, nem para os marinheiros. De fato, dada a moderada inflação do período, poderia parecer que os salários reais dos marinheiros estivessem caindo. O declínio era parte de uma tendência mais longa, abrangendo o período de 1450 a 1750, que afetou a maioria dos trabalhadores ingleses. Nas colônias americanas, os trabalhadores urbanos parecem ter experienciado uma certa estabilidade e talvez um leve aumento nos salários reais entre 1700 e 1750. O mesmo é verdade para os trabalhadores de Londres, que testemunharam um pequeno aumento nos salários reais durante o mesmo período. Ainda assim, o quadro geral da indústria naval mercante nessa era mostra uma estagnação dos salários ou uma ligeira queda em

14. Jones v. Cleare, HCA 24/130, 1713.

termos reais. Essa realidade abrangente armou o palco para diversas e intensas lutas sobre a forma e o valor do salário do trabalhador marítimo[15].

Uma parte crucial do "salário social", todo um conjunto de recursos de sobrevivência disponíveis para o marinheiro, era o pagamento adiantado que os marinheiros de alto-mar recebiam. Quanto maior fosse a viagem em que estivessem engajados, maior seria o pagamento antecipado. A Companhia das Índias Orientais, cujas viagens frequentemente chegavam a durar dois anos, oferecia quase sempre dois meses de salário adiantados. Outras navegações de longa distância, para as Índias Ocidentais, a América do Norte ou o Mediterrâneo, ofereciam um adiantamento de um mês de salário. Os marinheiros usavam esse adiantamento de várias formas: para pagar dívidas acumuladas em terra, para custear farras e bebedeiras antes de saírem para o mar por um ano, ou para ajudar a sustentar a família durante a ausência iminente do seu provedor[16].

O sistema de adiantamentos foi inicialmente desenhado para garantir a oferta de trabalho numa atividade tão dura que, muitas vezes, tinha dificuldade em atrair trabalhadores. Ainda assim, do ponto de vista do capital, o sistema não funcionava bem em períodos de grande escassez de mão de obra, e às vezes simplesmente não funcionava de jeito nenhum. Jack Cremer relatou que assim que sua tripulação com destino a Livorno recebeu um mês de salário em Gravesend, seis homens desertaram imediatamente. O capitão Samuel Bromley, que havia oferecido adiantamentos aos marinheiros tanto em dinheiro como em letras de crédito a fim de garantir um número suficiente de homens para voltar para Londres, relatou aos proprietários em 1701: "Agora, depois de darmos dinheiro e crédito adiantados, dois já desertaram". Adiantamentos mais deserções eram iguais a uma forma de receber pagamento adiantado sem trabalhar[17].

Uma variação do sistema de pagamento adiantado entregava o dinheiro aos marinheiros no momento em que eles se alistavam em um navio parado no porto. Mas esse acordo também mudava em função da disponibilidade geral de mão de obra. William Bevill testemunhou diante da Alta Corte do Almirantado em 1704

15. Gary B. Nash, *The Urban Crucible: Social Change, Political Consciousness, and the Origins of the American Revolution*, Cambridge, Mass., 1979, pp. 115, 392-394; B. A. Holderness, *Pre-Industrial England: Economy and Society, 1500-1750*, Londres, 1976, p. 21; D. C. Coleman, *The Economy of England, 1450-1750*, Londres, 1977, p. 102.
16. Child v. Clark, HCA 24/127, 1702.
17. *Ramblin' Jack*, p. 129; Samuel Bromley a Thomas Ekines e Samuel Mitchell, HCA 24/127, 14 abr. 1701.

que "era e ainda é prática comum, no porto de Londres em tempos de guerra, que os marinheiros recebam pagamento integral a partir do momento em que sobem a bordo pela primeira vez ou entram para o serviço no navio"[18]. Edward Barlow explicou o procedimento em tempos de paz: "a partir do momento em que [os marinheiros] sobem a bordo, e por todo o tempo em que ficam no rio até sua partida de Gravesend, eles recebem no navio apenas a metade de seu pagamento mensal [...] e no dia em que você parte de Gravesend você recebe sempre todo o pagamento, e a outra metade é paga no dia anterior à partida de Gravesend"[19]. Também esse acordo era, aparentemente, negociável. Diversos marinheiros do *Anne*, por exemplo, afirmaram que os proprietários do seu navio lhes disseram, em 1717, um ano de paz, "que eles receberiam o pagamento total durante todo o tempo em que o dito navio esperasse no rio Tâmisa"[20].

Da mesma forma, os marinheiros recebiam metade do pagamento quando estavam em quarentena em um porto estrangeiro. E quando os marinheiros encalhavam em portos congelados, o que não era incomum nos comércios do mar do Norte e no Báltico, eles recebiam "o dinheiro do inverno", normalmente de 30 a 50 xelins, "pela perda do tempo durante o qual continuassem congelados". Esses eram alguns dos pagamentos adicionais, entre muitos outros, aos salários formais[21].

Uma segunda parte importante do salário do marinheiro era seu "uso costumeiro" dos "bens de necessidade": sua parcela da comida e da bebida distribuída a bordo do navio. Esse "costume" estava sujeito a inúmeras interpretações, e algumas vezes se tornava o foco de ferozes disputas e contestações, principalmente porque havia uma relação direta entre a quantidade e a qualidade das provisões dadas à tripulação e a lucratividade geral da viagem. Esse aspecto da relação salarial às vezes colocava em confronto o desejo de lucro e a preservação da vida humana. Como disse um marujo inglês sobre a Marinha Real, mas que também poderia ter feito a mesma observação sobre a indústria mercante naval: "Um país quente, carne fedorenta e pão com larvas, com o fedor pestilento e intoxicante da água do porão, fizeram de muitos bravos marinheiros ingleses comida de caranguejo e de tubarão"[22]. Edward Barlow pensava que as embarcações da Marinha eram "mais

18. Bevill v. James, HCA 24/128, 1704.
19. *Barlow's Journal*, p. 140.
20. Clark v. Westerdale, HCA, 24/132, 1718. Ver também Ebrard v. Joyeaux, HCA 24/131, 1716; Lowry v. Toben, HCA 24/132, 1719.
21. Crayton v. Hunter, HCA 24/133, 1720; Cunningham v. Donaldson, HCA 24/132, 1719.
22. An English Sailor, *The State of the Navy Consider'd in Relation to Victualling*, Londres, 1699.

bem providas que a maioria dos navios mercantes", mas, em todo caso, capitães, imediatos, despenseiros, comissários – em suma, qualquer um responsável por distribuir comida e bebida – eram quase unanimemente detestados por sua conivência e exploração[23]. Alguns entregavam apenas 400 gramas de comida para cada 450 gramas previstas; outros serviam cerveja "tão ruim quanto uma poção de bruxa" ou uma comida tão ruim, zombavam alguns marinheiros, que os ratos não a comeriam. John Baltharpe expôs o assunto de maneira simples em versos:

> Despenseiro, subordinado, imediato, todos os três
> Queria vê-los enforcados numa árvore.[24]

Em 1722, o pirata John Philps chamou John Wingfield de "um grande filho de uma p_ _a" e declarou que "ele deixava os homens passarem fome, e que eram cães como ele que levavam os homens a se tornarem piratas"[25]. Os marinheiros repetiam com frequência queixas semelhantes às feitas pela tripulação do *Mansell* em 1728. Seu capitão não tinha "nenhuma razão para deixar seus marinheiros em tal carência de suprimentos, que ele iniciou três dias após partir de Lisboa, e continuou assim a viagem toda, prejudicando seus homens e seu governo a bordo de seu navio"[26].

Ocasionalmente, os capitães mercantes tinham que deixar os marinheiros sob "ração reduzida" para fazer com que os suprimentos de comida durassem durante o curso de uma viagem que tivesse sido prolongada por ventos contrários, tempestades ou correntes. Muitos capitães, é claro, se aproveitavam dessa desculpa para economizar nas despesas com comida e bebida. Quando tinham sua alimentação deliberadamente reduzida, os marinheiros, ao que parece, se tornavam tecnicamente aptos a receberem um "dinheiro mísero", uma soma mensal designada para completar o salário. Os marinheiros também reivindicavam seu direito tradicional a conseguir, enquanto estivessem nos portos, alimentos frescos, em

23. *Barlow's Journal*, p. 426.
24. *Ibidem*, pp. 51, 127, 339; John Baltharpe, *The Straights Voyage, or, St. Davids Poem*, ed. por J. S. Bromley, 1671; reimpr. Oxford, 1959, p. 38.
25. "Proceedings of the Court held on the Coast of Africa upon Trying of 100 Pirates Taken by his Ma[jes]ties Ship *Swallow*", HCA 1/99, 1722, f. 102. O sobrecargo era o representante oficial do mercador a bordo do navio. À medida que a cadeia do mercado internacional se tornou mais organizada, a necessidade de um sobrecargo para cuidar dos bens do mercador diminuiu.
26. Gray v. Travis, MASS ADM, 1728, f. 56

contraposição aos alimentos preservados com sal. Embora o costume variasse de acordo com o lugar e a época, uma porção padrão incluía 450 gramas de carne – bife salgado (chamado de "cavalo irlandês"), porco, *bacon*, ou às vezes peixe – quatro vezes por semana, com porções adicionais de queijo, ervilhas, manteiga e biscoito, e rações de vinho, conhaque, cerveja fraca ou rum, todos os quais de qualidade razoável. Provisões frescas deveriam ser oferecidas sempre que possível. Esse conjunto padrão, passível de mudanças, equivalia ao "costume usual de entreter os marinheiros a bordo de navios mercantes"[27].

Os marinheiros procuravam complementar essa parte da remuneração com comida extra obtida por meio da caça e da pesca. Os marinheiros em geral, e o marujo escocês Alexander Selkirk em particular, foram, afinal de contas, os modelos para o *Robinson Crusoé*, de Daniel Defoe. Talvez os homens do mar mais sofisticados nesse aspecto tenham sido os bucaneiros e os corsários, muitos dos quais eram extremamente letrados e deixaram cadernos e diários que eram, em um aspecto crucial, detalhados manuais de sobrevivência. Baseados nos conhecimentos transmitidos pelas populações nativas da América Latina, da África ou das Índias Orientais, esses marinheiros catalogaram infindavelmente o que podia ou não podia ser comido e como diversas caças poderiam ser preparadas[28]. A tartaruga, por exemplo, poderia ser fervida, assada, frita, cozida ou ensopada. Os pássaros atobás, afirmou o corsário William Funnel, "têm um forte gosto de peixe; e se você não os salgar bem antes de comer, eles vão te fazer mal"[29]. Os pescadores também pescavam e comiam peixes de todo tipo – albacora, bagre, tainha, peixe-rei, robalo, garoupa, golfinho, pargo – assim como mariscos e mesmo tubarões. Nathaniel Uring, em uma viagem do início do século XVIII, lamentou "a perda

27. E. N. L. Poynter (ed.), *The Journal of James Younge*, Hamden, Conn., 1963, p. 48; Baltharpe, *Straights Voyage*, p. 23; Seamen v. Powell, MASS ADM, 1732, f. 129; Seamen v. Barry, SC ADM, 1729, ff. 713-714; Charlton v. Dover, HCA 24/139, 1738. Os conflitos relativos à distribuição de comida e bebida ajudaram a criar um tendência distintamente igualitária entre os marinheiros no que tocava à divisão das partes. Ver o capítulo 5 deste livro.
28. Ver, como exemplos, os textos de John Wood, Bartholomew Sharp e capitão Crowley em William Hacke (ed.), *A Collection of Original Voyages*, Londres, 1699, e, especialmente, William Dampier, "A New Voyage round the World", em Dampier (ed.), *A Collection of Voyages*, Londres, 1729; Edward Cooke, *A Voyage to the South Sea*, Londres, 1712; e Woodes Rogers, *A Cruising Voyage Round the World*, ed. por G. E. Manwaring, 1712; reimpr. Londres, 1928.
29. William Funnell, *A Voyage Round the World*, Londres, 1707, p. 10. Ver também *Journal of James Younge*, p. 54, e G. E. Manwaring (ed.), *The Diary of Henry Teonge*, 1825; reimpr. Londres, 1927, p. 146.

do nosso arpão", o que "foi um grande azar para nós, que não tínhamos mais nenhum a bordo, e por isso não podíamos mais abater peixes, e, assim, perdemos muitas boas refeições durante a viagem"[30]. Outras refeições, talvez em situações mais emergenciais, poderiam ser feitas com focas, peixes-boi, pinguins e todo tipo de vegetação selvagem. Provavelmente ninguém no século XVIII era mais instruído na arte da sobrevivência que o marinheiro. Muitas de suas habilidades e grande parte de seu conhecimento se desenvolveram como maneiras de escapar da natureza exploratória do sistema salarial, especialmente no que se referia ao controle quase ditatorial sobre a comida e a bebida a bordo do navio.

Muitos marinheiros aumentavam seus salários com desfalques, levando para os mercados parte do produto transportado com seu suor[31]. Talvez o item mais popular desviado fosse o álcool. Marinheiros eram frequentemente processados nas cortes do almirantado por seus mestres e pelos proprietários dos navios pelo "desvio de bebidas", por beberem vinho ou rum de barris muitas vezes danificados de maneira proposital. Mas os marinheiros também pegavam outras mercadorias, em particular bens originários das Índias Orientais (o que provocava um controle rigoroso e punições por parte da companhia), além de açúcar e tabaco. As quantidades desses desvios parecem ter sido relativamente pequenas: alguns lenços, alguns quilos de produtos. Mas se a oportunidade se apresentasse – um naufrágio, por exemplo –, os marinheiros podiam "cometer enormes danos e pilhagens". Em 1713, eles "desviaram ou saquearam parte das provisões e diversos bens" do *Lady Mary*. Também levaram "ouro, prata, diamantes, joias, pedras preciosas" e "outros bens e mercadorias", como uma nova legislação anunciou em 1734[32].

30. *The Voyages and Travels of Captain Nathaniel Uring*, ed. por Alfred Dewar, 1726; reimpr. Londres, 1928, p. 23.

31. O estudo seminal sobre os desfalques, ao qual me sinto profundamente em dívida, é de Peter Linebaugh, "Socking: Tobacco Porters, The Hogshead, and Excise", que aparece em *The London Hanged: Crime and Civil Society in the Eighteenth Century*, Londres, 1991. Alguns dos comentários de Linebaugh sobre o desfalque podem ser encontrados no artigo de E. P. Thompson, Peter Linebaugh e Douglas Hay, "Eighteenth Century Crime, Popular Movements and Social Control", *Bulletin for the Society of the Study of Labour History*, vol. 25, 1972, pp. 9-17. Algumas dessas ideias foram discutidas por John Rule, *The Experience of Labour in Eighteenth-Century English Industry*, Nova York, 1981, cap. 5.

32. Adams v. Barlow, MASS ADM, 1723, f. 163; Pattison v. Beesley, HCA 24/129, 1709; Wood v. Germain, HCA 24/136, 1729; Hunter v. Hill, HCA 24/131, 1717; Pim v. Goodloe, HCA 24/131, 1717; King v. Jesson, HCA 24/131, 1721; Chapman v. Hudson, HCA 24/138, 1734; Greengrass v. Brown, HCA 24/138, 1735; Hillier v. Burnett, HCA 24/134, 1724; Warner v. Stephens, HCA 24, 1724; Warner v. Stephens, HCA 24/130, 1713; Information of Phillip Peers, HCA 1/54, 1717, f. 48; "An Act to Settle how far Owners of Ships Shall be Answearable for the Acts of Masters or Mariners", 7 George II, c. 15, 1734, em Sir Thomas Parker, *The Laws of Shipping and Insurance, with a Digest of Adjudged Cases*, Londres, 1775, reimpr. em *British Maritime Cases*, Abingdon, Oxfordshire, 1978, vol. 24, p. 127.

É preciso reforçar que esses desfalques eram algo quase universal a bordo do navio. O capitão, os oficiais, os marinheiros, os camareiros – quase todos levavam sua parcela. A área de controle definida pela atuação de um dado tripulante definia as possibilidades de desvio. Os contramestres negociavam cânhamo e cordame; os carpinteiros, madeira; os artilheiros, metais e armas; os capitães e imediatos, quase tudo. De fato, as fraudes perpetuadas por capitães, despenseiros e oficiais, que negavam aos marinheiros o acesso adequado à comida e à bebida, podem ser vistas como uma espécie de desvio de cima para baixo. Embora seja impossível estabelecer até que ponto o desfalque servia para complementar a remuneração em dinheiro, fica claro que essa era uma prática generalizada e que as mercadorias desviadas eram consideradas uma parte fundamental da remuneração social[33].

Fortemente ligada à disputa por acesso aos produtos era a luta pelo uso do espaço no navio. Esse assunto foi bem resumido pelo historiador Ralph Davis: "disseminado era o direito costumeiro da tripulação – seu *status* legal é bastante duvidoso – de levar alguma carga por conta própria, possivelmente em seus próprios aposentos, mas às vezes ocupando parte do porão, livre de frete"[34]. Richard B. Morris observou o mesmo: "Além dos salários e provisões estipulados, o marinheiro usualmente tinha o direito de levar a bordo uma pequena quantidade de carga para si mesmo, tanto na ida quanto na volta, ou, em seu lugar, o frete a pagar ao navio no valor da carga que eles poderiam ter embarcado"[35]. Esse costume, aparentemente, datava do maior código marítimo do período medieval, as Leis de Oleron (1194), as quais, nas palavras do historiador Timothy J. Runyan, garantiam que os marinheiros "pudessem usar parte do espaço de armazenamento para levar alguma carga de sua escolha (*mareage*[*]), ou ele poderia pegar uma parcela do frete geral como sua participação nos lucros oriundos do empreendimento

33. Ned Ward, *The Wooden World Dissected: In the Character of a Ship of War*, 1708 (reimpr. Londres, 1756), pp. 49, 58.

34. Davis, *English Shipping*, p. 147.

35. Morris, *Government and Labor*, p. 238. Ver também C. Ernest Fayle, *A Short History of the World's Shipping Industry*, Londres, 1933, pp. 71, 96, 97.

* Em francês no original, referindo-se a negociações com o marinheiro para além do salário. (N. da T.)

marítimo[36]". O transporte de uma carga como parte do salário se dava sob duas formas: "privilégio" e "empreendimento".

O privilégio era um arranjo complexo que, no século XVIII, parece ter favorecido com maior frequência os oficiais dos navios mercantes. A extensão e a natureza do privilégio variavam segundo a viagem específica, as mercadorias carregadas e as negociações entre o proprietário, o mestre e a tripulação. Os mestres dos navios mercantes tinham direito ao maior dos privilégios, ou *clapleighton**, como algumas vezes o chamavam. Era costume "que os imediatos dos navios ou embarcações que usam o comércio holandês tivessem o lucro e a vantagem de suas cabines concedidos a eles para um passageiro que faça uso delas". Mestres, imediatos, carpinteiros e médicos que atuavam no tráfico negreiro usualmente podiam levar um ou até mais africanos como privilégio, tirando provisões do estoque do navio para alimentá-los. O carpinteiro John Scroge, em 1731, fez um acordo salarial que o permitiu levar a bordo um escravo e dois papagaios para as Índias Ocidentais "livres de frete"[37]. Outros imediatos, como Nicholas Worsdale, que tinha experiência "na costa de Angola, para onde já havia realizado duas viagens", negociou para receber 4 libras esterlinas para cada 100 libras esterlinas em escravos entregues por seu navio no Caribe[38]. De forma similar, médicos no "comércio da Guiné" frequentemente recebiam remuneração em dinheiro mais um acréscimo de "5 xelins para cada negro entregue vivo na Jamaica"[39].

Outros arranjos davam aos imediatos "o privilégio tradicional de levar dois barris no porão" ou "ainda o privilégio de três barris na ida e na volta e uma dúzia de gansos, um leitão e uma ovelha". Alguns acordos concediam um "privilégio de meia tonelada em madeira"[40]. A Companhia das Índias Orientais, de acordo

36. Timothy J. Runyan, "Ships and Mariners in Later Medieval England", *Journal of British Studies*, vol. 16, 1977, p. 15. O artigo XVIII do *Black Book of English Admiralty* (Livro negro do almirantado inglês), o índice medieval de leis e costumes ingleses, estipulava que "marinheiros podem embarcar uma pequena quantidade de carga sob sua própria responsabilidade"; ver Sanborn, *Origins of Early English Maritime and Commercial Law*, p. 66.

* *Clapleighton* refere-se especificamente ao privilégio do mestre de um navio mercante de levar a bordo uma carga em benefício próprio. (N. da T.)

37. Forster v. Van Leer, MASS ADM, 1720, f. 62; Dawson v. Latham, HCA 24/135, 1726; Patrick v. Smith, HCA 24/137, 1732; Wiseman v. Cater, HCA 24/127, 1702; Scroge v. Stewart, HCA 24/136, (1731).
38. Worsdale v. Barry, SC ADM, 1729, f. 657.
39. Thornburgh v. Berry, HCA 24/127, 1703.
40. Serjant v. Coffin, MASS ADM, 1727, f. 21; Gardiner v. Tompkin, MASS ADM, 1727, f. 27; Bennet v. Benny, MASS ADM, 1727, f. 19; Arno v. Robbins, MASS ADM, 1742, f. 102; Littleton v. James, MASS ADM, 1718, ff. 9-10; Seamen v. Neal, CO 5/1311, 1698.

com J. H. Parry, permitia que cerca de 5% do seu espaço de carga em cada navio se destinasse ao "comércio privado": "O capitão naturalmente ficava com a maior parte; mas todo homem em um navio da Companhia, desde o capitão até o camareiro, tinha seu 'privilégio', seu devido espaço, de acordo com seu nível, para mercadorias que ele poderia comprar em um canto para vender em outro por conta própria". Isso resultava em um conflito crônico entre a Companhia e a tripulação por espaço, e os marinheiros logicamente preferiam negociar por conta própria[41]. Não está claro quão disseminado estava o privilégio costumeiro no início do século XVIII, embora ele provavelmente não fosse mais tão comum quanto havia sido no período medieval. Tudo o que se pode dizer com segurança é que os oficiais tinham direitos garantidos por lei ao privilégio. O "povo do navio", independentemente do que a lei dizia, quase certamente interpretava esse costume de maneiras que concediam aos seus salários uma dimensão adicional.

O sistema de empreendimento era acessível para todos os membros da tripulação que estivessem dispostos e conseguissem arcar com os custos de frete para pequenas cargas próprias. O empreendimento de Edward Barlow era para "ajudar a reforçar meu salário": "se eu levasse um pequeno empreendimento na forma de alguma mercadoria, eu poderia ganhar algum dinheirinho com ela, a fim de que, se eu conseguisse algum dinheirinho antes, eu pudesse ter alguma ocupação ou meio de viver em terra firme e deixar o mar antes de ficar velho... e se eu conseguisse fazer isso, seria para o meu bem"[42]. Os marinheiros reforçavam seus salários vendendo "por conta própria" mercadorias de uma parte do mundo onde elas fossem consideradas escassas e exóticas. Era, afinal de contas, o trabalho deles que criava esse valor adicional. O capitão Theodore Boucher afirmou, em 1719, que os marinheiros chegavam a ganhar entre 50% e 70% sobre itens comprados na Virgínia e vendidos em Londres[43].

Ramblin' Jack Cremer, procurado pelos oficiais da alfândega, "costumava ir à noite com meia dúzia de vinhos de Florença e outras pequenas coisas, ancorava perto das velhas escadarias de Wapping e ia do monte de White Chapel até a igreja de Shoardidge, atravessando os campos e os caminhos de pedra" para vender

41. J. H. Parry, *Trade and Dominion: The European Overseas Empires in the Eighteenth Century*, Nova York, 1971, p. 64.
42. *Barlow's Journal*, pp. 204, 194.
43. Parker v. Boucher, HCA 24/132, 1719. Também é preciso mencionar que a questão do espaço tinha uma outra dimensão. Quanto maior a carga do navio, menor o espaço de convivência para a tripulação. Ver Slush, *Navy Royal*, p. 27.

mercadorias trazidas pelo sistema do empreendimento[44]. A Companhia das Índias Orientais e outras companhias mercantis tentaram limitar esse comércio privado. O capitão Thomas Barry, em 1729, fez o marinheiro Christopher Harvey "abrir as calças, de onde ele tirou dois lenços indianos listrados"[45]. Essas "coisas pequenas" faziam uma grande diferença nos salários dos marinheiros do século XVIII.

Vamos agora passar dos diversos elementos dos salários para os conflitos relativos ao pagamento, para a complexa gama e processos de negociação cujos resultados determinavam o real conteúdo – monetário e de outros tipos – do bem-estar do marinheiro. Essas negociações se iniciavam no momento em que o marinheiro subia em um navio ancorado e perguntava "se ele estava para partir e se precisava de mãos e que salário seu mestre pagava"[46].

Uma realidade importante, ainda que amorfa e, aos nossos olhos, um tanto inacessível, estava por trás desse conjunto de questões. Esta era a ampla, difusa e informal rede de experiência, conhecimento e reputação que era central para a vida e para o trabalho no mar no século XVIII. Havia, de fato, duas redes que transmitiam tipos muito diferentes de informações. Uma delas levava informações sobre os mestres do navio e seu "tratamento costumeiro" dos marinheiros; a outra levava relatos sobre a disciplina, as habilidades e o comportamento dos trabalhadores marítimos. A primeira era organizada por e para marinheiros, e a segunda, por e para os donos dos navios, os mercadores e os capitães.

A rede dos marinheiros ganhava forma dentro e ao redor das instituições portuárias mais importantes para a vida marítima: o navio, o cais, o bordel, a cadeia, o *pub* e a taverna. Havia, em Port Royal, Jamaica, e em todos os outros portos, "casas públicas", isto é, *pubs*, que entretinham "camaradas devassos e libidinosos", frequentemente marinheiros em busca de viagens, marinhos de passagem, ou marinheiros que acabavam de desertar de um navio mercante ou outro tipo de embarcação. Esses lugares, ao menos na Jamaica, serviam de espaços livres e abertos aos marinheiros, lugares onde "todo o povo da cidade" estava "pronto em todas as ocasiões, para acertar na cabeça os oficiais dos navios do rei que tentassem cumprir seu dever [de recrutamento forçado] lá". Magistrados civis, como afirmou o almirante Edward Vernon, em nada ajudavam, visto que eles não tinham

44. *Ramblin' Jack*, pp. 126, 175-176.
45. Worsdale v. Barry, SC ADM, 1729, f. 703; King v. Norton, MASS ADM, 1721, ff. 78-80.
46. Gittus v. Bowles, HCA 24/132, 1718.

nenhum controle sobre a "multidão dissoluta". Tão "dissoluto" era esse "povo" em particular que resgatou "do laço da forca" um pirata prestes a ser enforcado em 1716 e depois ainda voltou sua atenção conjunta para a retomada bem-sucedida do navio do pirata, então sob as garras da Marinha Real[47].

O próprio sucesso dos piratas entre 1716 e 1726 dependia de seu acesso às informações que circulavam nessa rede informal. Edward Vernon observou em 1720 que incursões piratas nas Índias Ocidentais eram de difícil contenção "porque as informações diárias que eles recebem da [Jamaica] os alerta, para ficarem fora do caminho de nossos navios"[48]. Alexander Spotswood, buscando uma rota segura para a Inglaterra, mas temendo vingança por sua participação sangrenta na expulsão dos piratas da costa da Virgínia, disse ao Comitê de Comércio em 1724 que ele teria que ir para algum porto distante ao norte, "onde nem mestres nem marinheiros me conheçam, para que eu possa assim escapar do conhecimento dos piratas"[49].

Os marinheiros recorriam a essa mesma rede para procurar navios seguros, boas viagens, maiores salários e provisões e, talvez o mais importante de tudo, mestres de navios decentes e justos. Como Edward Barlow comentou, os marinheiros procuravam o capitão que tivesse "a melhor reputação por seu tratamento educado e honesto de marujos e criados". Mas tais mestres eram muitas vezes difíceis de encontrar, como afirmou o próprio Barlow quando fez uma viagem para as Índias Orientais com um comandante que "não tinha nenhuma das melhores recomendações por sua gentileza ou civilidade para com seus homens". O alerta contra o capitão terminou se revelando correto em sua essência, e Barlow, mais tarde, desejou ter "ido em outro navio por 40 xelins mensais a menos" em vez de prosseguir nessa viagem "muito desafortunada"[50].

A capacidade de fazer uso dessa rede era às vezes efetivamente limitada pelo excesso de mão de obra, pela lentidão ou pela estagnação da economia do Atlântico. Às vezes as vagas eram tão escassas que os marinheiros não tinham escolha a não ser navegar com um mestre de reputação menos que "educada e honesta". Pa-

47. Edward Vernon to Josiah Burchett, 28 out. 1719, Edward Vernon Letterbook, 1719-1720, BL, Add. Ms. 40811; "A Proclamation Prohibiting the Entertainment of Sailors belonging to his Majesty's Ships and Preventing the Desertion of Such Sailors", CO 5/1321, 1728.
48. Edward Vernon to Josiah Burchett, 7 nov. 1720, Edward Vernon Letterbook, 1720, BL, Add. Ms. 40812.
49. Alexander Spotswood to the Board of Trade, CO 5/1319, 16 jun. 1724, ff. 190-192.
50. *Barlow's Journal*, pp. 352, 386.

rece ter sido esse o caso quando Gouche Certiss embarcou no *Mermaid* em 1734 e foi logo informar ao capitão Hugh Crawford, aparentemente na frente de toda a tripulação, que ele sabia que o comandante "havia matado um homem a bordo do dito navio em uma viagem anterior, mas que ele não iria matá-lo"[51]. Capitães cruéis eram claramente, embora nem sempre efetivamente, marcados na rede de informações e reputações dos marinheiros.

Proprietários de navios, mercadores e mestres usavam uma rede similar de preferências e patronato. Seu funcionamento é parcialmente revelado nas palavras de frustração de Jack Cremer, em busca de trabalho em 1714 após o fim da Guerra de Sucessão Espanhola e da desmobilização da Marinha: "os melhores marinheiros jamais vistos recebiam apenas 22 xelins e 6 pênis por mês, com fortes recomendações por seu bom comportamento e honestidade"[52]. Os capitães dos navios tentaram estabelecer uma forma de recomendar os mais trabalhadores, confiáveis e disciplinados marinheiros e de excluir os problemáticos que atrapalhavam as viagens, os mais propensos a desertar, os que tinham tendência a se amotinar ou à pirataria, ou que desviavam mercadorias para complementar seus salários. O uso de certificados de recomendação, uma forma primitiva de lista proibida, provavelmente não foi muito bem-sucedido, a não ser em tempos de abundância extrema de mão de obra. A extensão de seu uso é desconhecida. Eles eram, no entanto, parte de uma rede mais ampla a serviço do capital, que era em si a antítese lógica e funcional da rede construída e utilizada pelo marinheiro comum.

Ambas as redes foram literalmente conformadas pela economia transatlântica, mais especificamente pelos diversos e díspares mercados de trabalho conectados, utilizados e explorados pela indústria naval mercante. À medida que capital e mão de obra se moviam para órbitas cada vez mais internacionais no início da modernidade, marinheiros anglo-americanos navegavam na "frota russa, nos navios da Europa, mesmo nos corsários espanhóis". William Dampier observou, no final do século XVII, que "nossos marinheiros são propensos a ter grandes ideias de não sei que lucro e vantagem a se tirar do serviço para os mogóis [da Índia]; e nem lhes faltam boas histórias para se encorajarem uns aos outros para isso".

51. Certiss v. Crawford, HCA, 24/138, 1734; N. Bostorh to Lords of Admiralty, ADM 1/462, 1699; Powell v. Hardwicke, HCA 24/138, 1738. Francis Rogers, em 1704, escreveu sobre um certo capitão Carleton, que havia "matado um, 2 ou mais homens muito barbaramente" e que depois passou a sofrer de "uma consciência ferida". Ver "The Journal of Francis Rogers", em *Three Sea Journals in Stuart Times*, ed. por Bruce Ingram, Londres, 1936, p. 275.
52. *Ramblin' Jack*, pp. 66, 116.

As habilidades de um marinheiro, como indicou Barnaby Slush, resultavam em "pagamento imediato, em quase todos os cantos do mundo"[53].

As colônias britânicas ultramarinas, como foi sugerido no capítulo 2, compunham os mais significativos – e, para os marinheiros, os mais vantajosos – desses mercados de trabalho regionais. Charleston, Chesapeake, Filadélfia, Nova York, Boston, Port Royal, Bridgetown e muitos outros portos menores foram palcos de diversas negociações salariais, especialmente pela escassez de trabalhadores livres assalariados em geral e de trabalhadores marítimos em particular nesses portos coloniais. Jack Cremer, como muitos outros que chegavam em Boston, "queria fugir, havendo grandes salários oferecidos aos marinheiros, e eles eram bastante escassos"[54]. Havia ampla deserção em todas as colônias, em especial por causa das escolhas informadas dos marinheiros e das práticas de recrutamento forçado da Marinha Real. O capitão Nathaniel Uring observou, em 1712, que marinheiros jamaicanos se recusavam a navegar para a Europa "por medo de serem recrutados à força". Era muitas vezes "difícil obter o número apropriado de homens" para certas viagens[55].

Quando os marinheiros dos mercados com escassez de mão de obra decidiam viajar para a Europa, eles com frequência faziam seus empregadores pagar um alto preço por seus serviços. Os marinheiros negociavam um pagamento único para "a volta para Londres" ou para algum outro porto europeu. Esses pagamentos estiveram disponíveis em diversos momentos em quase todos os portos, a depender da oferta local de mão de obra e dos padrões e ritmos do transporte de mercadorias. Os salários por trecho variavam de 6 a 30 libras esterlinas para viagens realizadas num período médio de seis semanas. O salário mais comum era de 10 ou 12 libras esterlinas, e frequentemente os marinheiros negociavam salários de 10 libras esterlinas e dez galões de rum[56]. Como declarou Daniel Lawlore diante da Alta Corte

53. James Edward Oglethorpe, "The Sailor's Advocate" (1728), em J. S. Bromley (ed.), *The Manning of the Royal Navy: Selected Public Pamphlets, 1693-1873*, Londres, 1974, p. 73; Dampier, "New Voyage", p. 507; Slush, *Navy Royal*, p. 92.
54. *Ramblin' Jack*, p. 87; Arthur Pierce Middleton, *Tobacco Coast: A Maritime History of Chesapeake Bay in the Colonial Period*, Newport News, Va., 1953, p. 266.
55. *Voyages and Travels of Captain Nathaniel Uring*, p. 165.
56. Smith v. Gillebrand, HCA 24/128, 1706; Clark v. Gilhamas, HCA 24/129, 1707; Jenkinson v. *Barclay Castle*, HCA 24/130, 1713; Vaughn v. Rattray, HCA 24/131, 1715; Lone v. *Great Cyrus*, HCA 24/131, 1715; Danedge v. Cuthbert, HCA 24/131, 1716; Corbett v. Craven HCA 24/131, 1715; Bonson v. Hanover, HCA 24/132, 1718; West v. King, HCA 24/132, 1719; Crafts v. Darby, HCA 24/132, 1719; Deverall v. Pierson, HCA 24/132, 1719; Lewis v. Beck, HCA 24/132, 1719; Clipperton

do Almirantado em 1706, "em tempos de guerra marinheiros ingleses, súditos de sua Majestade, são difíceis de encontrar em partes do além-mar, e como os salários estão agora, é normal e comum permitir homens nessas ocupações, pela viagem, ou pela viagem da Virgínia até qualquer outro porto da Inglaterra" por 12 libras esterlinas ou mais[57]. Por volta de 1717, Jack Cremer recebeu 12 libras esterlinas e seis galões de rum pela viagem de Boston a Londres[58]. E, como escreveu o capitão Richard Chapman a um mercador, um tal sr. Hudson, em 1729: "[eu] não consigo contratar um homem por mês, só pela viagem inteira. Isso dá para cada trecho 10 ou 12 libras esterlinas"[59]. Criativos, os marinheiros empregaram uma forma de remuneração usada normalmente em viagens mais curtas e mais previsíveis, e ganharam imensamente com sua engenhosidade.

A Lei para a Melhor Regulação e Governo do Serviço Mercante, aprovada em 1729, parece ter sido um ataque a esse tipo específico de remuneração marítima. De acordo com os registros da Alta Corte do Almirantado sobre os salários pagos por viagem, essa forma de pagamento pela mão de obra foi mais comum no final dos anos 1720, particularmente em 1728 e 1729, logo antes da aprovação da lei. Como rezava a lei, quando os barcos estavam com a carga completa e prontos para deixar o porto, os marinheiros "se recusam a ir com eles, sem chegar a novos acordos que aumentem seus salários, e muitos deixam seus navios e embarcações, e não prosseguem viagem". Essas estratégias por parte dos marinheiros não apenas interrompiam o fluxo das mercadorias, mas também – já que os salários eram a

v. Hanover, HCA 24/132, 1719; Hepburn v.?., HCA 24/132, 1718; Finch v. Charles, HCA 24/133, 1720; Shaw v. Boyd, HCA 24/133, 1723; Rowles v. Kerfoot, HCA 24/133, 1720; Shaw v. Boyd, HCA 24/133, 1723; Rowles v. Kerfoot, HCA 24/133, 1724; Judge v. Wilson, HCA 24/135, 1727; Cook v. *Henry & Jane*, HCA 24/135, 1727; Leavell v. Whitaker, HCA 24/136, 1728; Higgon v. Mathews, HCA 24/136, 1729; Harding v. Malthus, HCA 24/136, 1729; Clymer v. *Lively*, HCA 24/136, 1729; Hansell v. Wilkinson, HCA 24/136, 1728; Cruse v. McArthur, HCA 24/136, 1730; Fentiman v. Kittle, HCA 24/136, 1730; Butterworth v. Smith, HCA 24/136, 1730; Ward v. Corne, HCA 24/136, 1730; Lewis v. Showers, HCA 24/136, 1730; Mahoney v. Payne, HCA 24/136, 1731; Ellis v. Randall, HCA, 24/136, 1731; Wensley v. Papps, HCA 24/136, 1731; Cecill v. Ralls, HCA 24/136, 1731; Rook v. Hodgson, HCA 24/138, 1735; Vincent v. Curtis, HCA 24/139, 1736; Wilkinson v. Haskins, HCA 24/139, 1736; Webber v. Baggatt, HCA Dover, HCA 24/139, 1738; Bevan v. *George*, HCA 15/42, 1741; Mountier v. *Charming Jenny*, HCA 15/42, 1741; Macquam v. Anstell, HCA 15/43, 1744; Testamento de Bartholomew Gould, HCA 1/19, 1735. Deve-se observar que essas datas indicam quando os casos foram ouvidos na corte, e não quando os contratos salariais foram feitos.

57. Lawlore v. Bassett, HCA 24/128, 1706.
58. *Ramblin' Jack*, p. 116.
59. Richard Chapman to Mr. Hudson, HCA 24/136, 19 maio 1729.

maior despesa na navegação – diminuíam drasticamente os lucros dos mercadores[60]. A lei de 1729 foi parte de uma iniciativa duradoura dos empregadores para controlar a mobilidade autônoma dos trabalhadores marítimos e, assim, reforçar a acumulação de capital.

O tipo de viagem, como mencionado, era outro foco central e recorrente dos conflitos salariais. Mais uma vez, os interesses do proprietário do navio, do mercador e do mestre divergiam drasticamente dos interesses da tripulação. A navegação no início do século XVIII, sujeita a planejamentos de produção irregulares, dependentes das condições climáticas e das enormes distâncias entre os mercados internacionais de compra e venda, foi defrontada por inúmeros riscos e incertezas que, por sua vez, criavam, entre os mercadores e os capitães, uma necessidade de flexibilidade nas atividades de transporte. Esses negociantes capitalistas buscavam manter a prerrogativa de estipular a viagem de um navio de qualquer maneira que o mestre e o mercador "considerassem mais vantajosa". O capitão William Wrougham disse a seus tripulantes em 1718 que "ele tinha que ir para a Noruega, e se tivesse que ir para as Índias Orientais ou Ocidentais ou para qualquer outra parte do universo, ele iria e poderia fazê-los irem com ele"[61]. Muitos marinheiros não se faziam de rogados e frequentemente se opunham a isso. O marinheiro Lemon Bacon se queixou, em 1723, de que sua viagem tinha sido modificada tantas vezes que ele "temia jamais ver seu país e parentes de novo"[62].

Jack Cremer notava com frequência os esforços dos marinheiros para "iniciar um novo contrato" a cada alteração no curso do navio. Em uma viagem, seu primeiro imediato, um velho marujo rabugento, colocou na cabeça de todos os homens aumentar seus salários em 30 xelins por mês" se eles "avançassem mais" depois de chegar a Livorno e "serem pagos a cada novo porto de desembarque o valor de doze meses de salário". A alteração de uma viagem posterior, que passaria por Charleston, Carolina do Sul, "tornou nulo nosso contrato; mas nossos jovens companheiros não fizeram objeções. Mas o bruto do nosso velho imediato nos disse diretamente que estávamos todos livres para deixar o navio e podíamos conseguir boas viagens e salários". Em seguida, Cremer comentou, "nós todos nos separamos, e cada um escolheu sua viagem como quis"[63].

60. "Act for the Better Regulation...", HCA 30/999. Ver também Rane v. Clarke, HCA 24/136, 1730.
61. Ellis v. Wrougham, HCA 24/132, 1718.
62. Bacon v. Boyce, MASS ADM, 1723, f. 164.
63. *Ramblin' Jack*, pp. 76, 74-75, 110, 111.

Como regra geral, os marinheiros, como os amigos do Ramblin' Jack, faziam pressão para renegociar o salário a cada violação ou alteração da viagem originalmente estipulada. Alguns marinheiros recebiam um "pagamento mensal" extra para "confirmar sua concordância" depois de uma mudança. Outros marinheiros recebiam 5 xelins "adicionais ao salário de cada pessoa". Outros recebiam ainda mais, especialmente se as mudanças ocasionassem novos riscos para a tripulação. Como declarou um marinheiro diante da Alta Corte do Almirantado em 1702:

> A viagem da Jamaica à baía de Campeche era e é vista e considerada como muito perigosa e esses marinheiros que fazem a dita viagem correm grande perigo e risco de vida ou de serem pegos e transformados em escravos pelos espanhóis, em consideração a tal perigo e risco era e é usual e costumeiro dar e conceder diretamente a esses marinheiros salários maiores que em outras viagens, quando eles voltam diretamente da Jamaica para a Inglaterra[64].

Essas viagens para Campeche eram normalmente organizadas quando uma carga suficiente não estava disponível na Jamaica, e muitos acordos eram negociados para buscar madeira na costa oeste do Caribe. Um mestre era muitas vezes forçado pelas cortes a dar "consideração" aos marinheiros depois de um desvio, "tanto mais quanto quaisquer outros conseguem em alterações e viagens semelhantes". O capitão podia ter certeza de que seus marinheiros saberiam quanto mais tinham direito a receber[65].

As razões por trás dessas alterações não passavam despercebidas pelos marinheiros. Os marinheiros reclamavam que mereciam salários maiores depois de uma modificação na viagem porque, com ela, "os proprietários do dito navio tinham ganhado e adquirido grandes lucros e vantagens", ou porque as mudanças "eram muito lucrativas e vantajosas para os proprietários do dito navio e eles ganhavam muito consideravelmente com elas"[66]. Os marinheiros demonstravam, assim, sua compreensão das maneiras pelas quais seu trabalho enriquecia seus patrões.

Os marinheiros não apenas recorriam à justiça para pressionar por vantagens por ocasião dos desvios de rota; eles paravam de trabalhar, desertavam ou ameaçavam desertar, ou mesmo "ameaçavam golpear" o capitão e os oficiais. Quando o capitão William Cannum refez sua rota, seus marinheiros se recusaram a seguir em frente até que ele fizesse "um novo acordo com eles [...] [ao qual o capitão] era obrigado e forçado a se submeter, em vez de anular ou retardar a viagem do navio". Essa submissão forçada era, é claro, muito menos provável quando um capitão estava "em um país onde pudesse conseguir homens suficientes se a tripulação inteira do navio o deixasse"[67].

Muitos marinheiros, como os colegas marujos de Jack Cremer, aspiravam a se tornar "homens livres" quando, depois de uma alteração, ancoravam em um lugar onde os trabalhadores marítimos eram escassos. Eles iam à justiça constantemente, buscando "liberação" de navios que haviam se desviado de seu plano original de viagem. Mas os marinheiros acabavam descobrindo que as cortes do vice-almirantado eram bem menos simpáticas a essa causa do que ao pagamento de salários em dinheiro. Os juízes nas colônias eram extremamente pouco inclinados a "dispensar" marinheiros de seus navios, mesmo quando as acusações dos marinheiros eram justas e precisas. Como escreveu Richard B. Morris: "Quando havia uma séria alteração sem seu consentimento, os marinheiros tinham direito à dispensa, mas na prática as cortes do vice-almirantado relutavam em fazer cumprir a letra da lei e não interpretavam tão estritamente as leis da navegação"[68]. As cortes, assim, sustentavam as prerrogativas do capital – a despeito da legalidade da matéria –, possibilitando aos mercadores e mestres responder da forma mais lucrativa possível às oportunidades do mercado internacional[69].

A Lei para a Melhor Regulação e Governo do Serviço Mercante, de 1729, limitava essas prerrogativas em um aspecto essencial. Num esforço para estabilizar a oferta de mão de obra marítima, a lei tentou eliminar problemas, especialmente a deserção, decorrente das ambiguidades dos acordos salariais da navegação. Ao fazer isso, formalizava o acordo salarial e, consequentemente, reduzia a capacidade do capitão de levar o navio para onde ele quisesse. Uma vez a viagem claramen-

64. Duce v. Smith, MASS ADM, 1729, f. 67; Seamen v. Furrs, MASS ADM, 1733, f. 142; Warden v. Searle, HCA 24/127, 1702.
65. Seamen v. Spatman, MASS ADM, 1722, f. 103; Miller v. Howard, MASS ADM, 1723, f. 147; Hutton v. Seamen, MASS ADM, 1719, f. 27.
66. Peterson v. Mackley, HCA 24/128, 1706; Warden v. Searle, HCA 24/127, 1702.
67. *Ramblin' Jack*, p. 157; Taylor v. Cannum, HCA 24/136, 1730; Wayte v. Davy, HCA 24/128, 1704.
68. Morris, *Government and Labor*, p. 260.
69. Estes são exemplos de juízes do vice-almirantado que concederam indenizações a marinheiros, normalmente em razão de uma quebra de contrato ou uma alteração, mas que se recusaram a dispensá-los do trabalho: Partridge v. Bennet, MASS ADM, 1720, f. 59; Seamen v. Clarke, MASS ADM, 1732,, f. 134; Wallace v. Abbott, MASS ADM, 1723, f. 152; Seamen v. Hirst, MASS ADM, 1724, f. 209; Fielding v. Cleeland, MASS ADM, 1729, ff. 70-71; Seamen v. Cornish, MASS ADM, 1731, f. 97; Seamen v. Sanders, MASS ADM, 1733, f. 133.

te definida, os marinheiros tinham uma chance maior de fazer pressão na corte para serem liberados caso esses contratos fossem rompidos. Embora os juízes continuassem a negar a liberação a vários marinheiros, está claro que o número de homens liberados depois de alterações em viagens aumentou depois de 1729[70].

Às vezes, no entanto, as cortes faziam o exato oposto a liberar os marinheiros, tomando medidas contundentes para garantir a disponibilidade contínua do seu trabalho, mesmo ao capitão que tivesse conscientemente violado um contrato. Marinheiros que tivessem deixado o navio tinham seu "baú e bens" levados de volta para o navio "por segurança". Outros recebiam a ordem de deixar com a corte um título de 5 libras esterlinas como seguro de que iriam continuar suas viagens. Outros ainda eram "obrigados pelo Marechal da Corte" a serem colocados "na prisão para garantir o cumprimento" do decreto judicial de seguir viagem. Alguns marinheiros eram colocados de volta a bordo de um navio mesmo quando seu capitão, eles insistiam, havia ameaçado atirar neles, "para o terror de suas vidas"[71].

Outro conflito, intimamente relacionado a mudanças de rotas, centrava-se na prática do capitão de permanecer no porto até conseguir uma carga completa. Os marinheiros costumavam tentar especificar em seu contrato a duração de uma viagem e minimizar o tempo passado no porto, em grande parte porque frequentemente ficavam sem salário e sem provisões enquanto ancorados. Para aumentar seus salários nesse "tempo morto", os marinheiros buscavam trabalhos ocasionais na costa, muitas vezes como estivadores ou amarrando cabos nas docas, ou faziam viagens curtas, com duração de duas ou três semanas, no comércio local das Índias Ocidentais ou da América do Norte. Mais uma vez, os interesses da mão de obra e do capital entravam em conflito sobre a administração da viagem[72].

Os marinheiros precisavam de dinheiro quando chegavam ao porto, e muitos conflitos surgiam sobre o direito legal do marinheiro de receber a cada segundo porto de desembarque. Jack Cremer observou que sua tripulação uma vez decidiu "receber todo seu pagamento – sendo aquele um segundo porto de desembarque

70. "Act for the Better Regulation...", HCA 30/999; Perry v. Tyng, MASS ADM, 1731, f. 101.
71. Cooke v. Purvis, MASS ADM, 1720, f. 53; Seamen v. Sanders, MASS ADM, 1733, f. 133; Fonds v. Seamen, MASS ADM, 1730, f. 83; Newby v. Odar, MASS ADM, 1727, f. 20; Seamen v. Templeton, MASS ADM, 1728, f. 48; Roberts v. Kipping, MASS ADM, 1726, f. 6.
72. Morris, *Government and Labor*, p. 242; Seamen v. Tudar, MASS ADM, 1719, f. 35; Matteat v. Turner, HCA 24/132, 1718; Arnold v. Ranson, HCA 24/129, 1706; Shaw v. Boyd, HCA 24/134, 1733; Ward v. Corne, HCA 24/136, 1730; Brown v. Graer, HCA 15/40, 1738.

– e se recusava a trabalhar, e nem lavava e limpava o navio"[73]. Edward Poundey interrompeu brevemente sua viagem no porto, dizendo que "iria matar o primeiro que se oferecesse para desatracar o navio até receber seu pagamento"[74]. O pagamento no segundo porto incomodava o capitão porque seu navio frequentemente atracava nas colônias, onde seus homens ansiavam por desertar. Os proprietários de navios Thomas Ekines e Samuel Mitchell perceberam o dilema e propuseram uma solução tecnicamente ilegal em sua carta para o capitão Owen Searle: "Os salários devem ser pagos na Jamaica, mas, se você precisa de homens e teme que eles o deixem, é melhor segurar dois ou três meses de salário [...] daqueles de quem você desconfia"[75].

Assim como os marinheiros desertavam para promover suas próprias causas, os mestres do navio se livravam de marinheiros para melhorar os lucros por meio do corte dos gastos com salários. James Stadden, em 1719, ameaçou de morte Samuel March ou "confiná-lo em uma prisão ou colocá-lo a bordo de um navio de guerra e várias vezes declarou que agia assim com ele para forçá-lo a deixar o dito navio, pois não desejava levá-lo de volta para a Inglaterra"[76]. Outros capitães "abandonavam" seus marinheiros, deixando-os "em uma ilha deserta" ou em um porto estrangeiro, recusando-se a levá-los por toda a viagem estipulada e esperando, evidentemente, nunca mais vê-los[77]. Desavenças crônicas desse tipo foram resumidas por Edward Barlow em sua descrição da "maioria dos comandantes" com os quais viajara em sua longa carreira no mar: "eles não estão nem aí para quanto ou de que jeito eles podem ficar com tudo para si mesmos, e também não se preocupam com quão pouco ganham as outras pessoas que estão debaixo deles"; eles faziam de tudo para "ganhar o que pudessem, por quaisquer meios possíveis"[78].

Os capitães também negavam aos marinheiros o pagamento adequado quando não forneciam os bens de primeira necessidade aos quais eles tinham direito. Essas diferenças geravam lucros. Mais uma vez, segundo Edward Barlow:

73. *Ramblin' Jack*, p. 157.
74. Poundey v. Shortridge, HCA 24/130, 1712.
75. Thomas Ekines e Samuel Mitchell para Owen Searle, HCA 24/127, 8 jun. 1700.
76. March v. Stadden, HCA 24/133, 1721.
77. Rex v. Winkley, MASS ADM, 1728, f. 39; Hakes v. Emms, MASS ADM, 1723, f. 148; Holley v. Vitt, HCA 24/131, 1715.
78. *Barlow's Journal*, pp. 529, 540.

Mercadores e donos de navios na Inglaterra [...] não colocam no navio mais alimentos e bebidas do que o necessário para tantos dias, e se eles tiverem que demorar um pouco mais na viagem ou encontrarem ventos contrários, então as barrigas dos pobres homens têm que se apertar, e se contentarem com uma ração menor, e assim muitas vezes em viagens mais longas os homens são forçados a gastar metade de seus salários comprando alimentos para si próprios, mas nunca são reembolsados por isso[79].

As variadas formas pelas quais se fazia o corpo do marinheiro absorver as incertezas da travessia marítima serviam, em última instância, como um seguro para garantir a acumulação de lucro pelo mercador.

Os capitães tiravam ainda mais dos salários dos marinheiros vendendo bens de necessidade básica para eles, frequentemente com lucros enormes. Eles vendiam conhaque, rum, vinho, comida adicional, açúcar, tabaco, bonés, casacos, camisas, calças, calções, meias, sapatos e linha. Faziam mais deduções para o Fundo do Hospital de Greenwich e para pagar os médicos a bordo. O mestre John Murrin afirmou que "é comum que os mestres dos navios lucrem com os bens que vendem aos marinheiros"[80]. Os custos de tais bens eram sempre deduzidos dos salários dos marinheiros, e não era raro que um homem gastasse com essas necessidades mais do que lhe era devido em salários até o fim da viagem. Esses arranjos davam ao mestre o direito sobre o trabalho do marinheiro no futuro[81]. Como foi dito, havia dois sistemas de acesso ou limitação aos bens do navio. Essa estrutura formal de dívida deve ser contraposta à prática menos visível, mas não menos importante, do desfalque. Esses eram dois sistemas de acesso e legitimidade sancionados de formas diferentes para lidar com a distribuição social das mesmas mercadorias a bordo do navio.

Uma série de conflitos cercava a última etapa do arranjo salarial, isto é, o pagamento final. Os marinheiros almejavam apenas um cálculo honesto do sa-

79. *Ibidem*, 83.

80. *Ibidem*, p. 152; George St. Lo, *England's Safety: Or, a Bridle to the French King*, Londres, 1693, p. 17; McNamera v. Barry, SC ADM, 1729, ff. 634-650; *Ramblin' Jack*, p. 86; Lamb v. Murrin, HCA 24/ 129, 1707; Davis, *English Shipping*, p. 144; Morris, *Government and Labor*, p. 252. Ver também Collins v. Lillie, MASS ADM, 1722, f. 110. Para uma situação contrária, em que os marinheiros recebiam "provisões em dobro" para aguentarem uma labuta excepcionalmente árdua, ver Foot v. *George & Martha*, HCA 24/130, 1711.

81. Daniel F. Vickers, "Maritime Labor in Colonial Massachusetts: A Case Study of the Essex County Cod Fishery and the Whaling Industry of Nantucket, 1630-1775", tese de doutorado, Princeton University, 1981, cap. 4.

lário devido ao final de uma viagem. Quando voltou do Levante, Jack Cremer observou que aquela havia sido uma viagem particularmente feliz, principalmente porque os marinheiros receberam seus salários "honestamente"[82]. Muitos marinheiros sentiam que não podiam esperar por tratamento justo e correto, e o volume de demandas ao almirantado por disputas salariais ressalta a legitimidade de seus temores.

Os marinheiros expressaram uma das suas queixas mais amargas contra o direito legal de mercadores e mestres de reter seus salários por "danos decorrentes ou sofridos pelo mau armazenamento, desvios e falta de bens". Os capitães também processavam os marinheiros por danos causados pela suposta recusa de sua tripulação de bombear água do porão[83]. O abuso incessante dessa lei por mestres e mercadores foi objeto de denúncias eloquentes de Edward Barlow, e sem dúvida muitas outras não menos eloquentes, ainda que um pouco mais pesadas. Com demasiada frequência, escreveu Barlow, "quando chegava o dia do pagamento" depois de uma longa e exaustiva viagem, "nosso comandante e os donos do navio retinham £ 3 do salário de cada homem por bens que haviam sido danificados ou estragados no navio, que eles diziam que os homens do navio eram os culpados, por não os armazenarem melhor e não tomarem cuidado suficiente com eles". Mas, na verdade, Barlow afirmava, o estrago havia sido causado por tempestades, pela "extremidade do clima", um navio "velho e com vazamento", pelo excesso de carga no navio e imperfeições das mercadorias que já existiam antes do carregamento. Esse "hábito" de reter salários foi "por tempo demais utilizado na Inglaterra para oprimir marinheiros pobres": por tanto tempo, de fato, que "um grande número de marinheiros" desertou "de seu próprio país de origem e foi servir outras nações, pois lá têm mais liberdade e pagamento melhor. De modo que um marinheiro navegando num navio inglês nunca sabe ao certo por quanto está trabalhando até ter o dinheiro no bolso". A Inglaterra, prossegue Barlow, se transformara no "pior reino da Cristandade para marinheiros pobres [...] pagan-

82. *Ramblin' Jack*, p. 101.

83. Holland v. Waters, HCA 24/128, 1705; Sherman v. Philips, HCA 24/129, 1707; Hunter v. Hall, HCA 24/131, 1717; Evans v. Ricketts, HCA 24/132, 1718; Toplife v. Groom, HCA 24/130, 1711; Davis, *English Shipping*, p. 145; Sanborn, *Origins of Early English Maritime and Commercial Law*, p. 264, observa que o artigo 32 de Henrique VIII, c. 14, 1540, deu ao almirante "maiores poderes de jurisdição para julgar sumariamente questões de frete e danos à carga causados pela negligência de marinheiros, um estatuto aparentemente aprovado com o objetivo de atrair negócios para a sua corte".

do por bens danificados dos mercadores, sem terem culpa [...] nenhuma outra nação cristã fazendo o mesmo com seus pobres marinheiros, mas sim deixando-os receber o dinheiro pelo qual tinham trabalhado, pois eles o ganham com dificuldades suficientes". A prática de dedução por perdas, conclui Barlow, era "tanto injusta como não razoável, privando o homem pobre de seu pagamento legítimo"[84]. A fúria de Barlow, que evoca a linguagem das seitas radicais como os Levellers da Revolução Inglesa, era justa e legítima, pois o ato de reter salários por perdas servia como um sistema de seguro flexível e eficiente para os mercadores, jogando muitos dos riscos do capital no comércio transatlântico sobre as costas coletivas da classe trabalhadora marítima[85].

Outro problema com o pagamento surgia durante os tempos de guerra, quando os homens eram recrutados à força dos navios mercantes para a Marinha Real. De novo, Barlow: "Muitas vezes o mestre de um navio paga o que ele quer quando um homem é recrutado à força e não está lá para responder por si mesmo; e como alguns homens não têm amigos ou conhecidos para cuidar disso por eles, então esse pobre homem perde tudo, o que é uma grande perda e um problema para um homem pobre que não tem nada a não ser o que precisa conseguir com duros feitos e trabalho duro". Os marinheiros suportavam muita coisa para receber o que lhes era devido. As perdas eram frequentes e devastadoras. Os marinheiros sofriam perdas quando eram capturados por inimigos ou por corsários hostis em tempos de guerra. Também tinham que suportar naufrágios, "muitas vezes perdendo mais em um momento do que são capazes de ganhar de novo, talvez durante toda a sua vida": o marinheiro que "não sofre um naufrágio nem cai nas mãos de um inimigo ou outro, que o capture, pode se considerar um homem do mar feliz e afortunado"[86].

Outro conflito relativo ao pagamento era a resistência da tripulação em receber seus salários em moedas coloniais desvalorizadas. As somas em dinheiro dos contratos eram quase sempre especificadas em libras esterlinas, e os salários, afirmavam os marinheiros, "deveriam ser pagos totalmente em libras esterlinas sem desconto ou abatimento em razão de diferença de câmbio ou qualquer

84. *Barlow's Journal*, pp. 89, 90, 165, 326, 341, 350, 385.
85. Ver Christopher Hill, *The World Turned Upside Down: Radical Ideas during the English Revolution*, Nova York, 1972.
86. *Barlow's Journal*, pp. 146, 226.

outra alegação"[87]. Os capitães tentavam prejudicar suas tripulações e aumentar os lucros das viagens pagando seus homens em "dólares cruzados", as moedas da Jamaica, Carolina ou Massachusetts, todas valendo entre 25% e 50% menos que a libra esterlina[88].

Em um embate final, um grande número de marinheiros respondia às iniquidades do sistema salarial se retirando totalmente da economia assalariada. Eles tinham em essência três opções. Em primeiro lugar, podiam se tornar piratas, uma alternativa que será discutida em profundidade em um outro capítulo. Em segundo lugar, assumiam trabalhos em terra firme, alguns na agricultura. Em terceiro lugar, muitos escolhiam uma "vida errante", um abandono consciente da economia e cultura do Império para uma vida de não acumulação na periferia do mundo. Talvez o grupo mais importante entre os errantes fosse o dos "*baymen*", ou homens da baía, cortadores de madeira que trabalhavam na baía de Campeche, em Honduras ou no Belize. Descritos pelos estrangeiros como "um rude bando de bêbados", os cortadores de madeira eram "corsários [na verdade, bucaneiros] que até então tinham vivido saqueando os espanhóis", e criaram comunidades independentes no Caribe. Os abusos inerentes ao sistema assalariado sem dúvida afastaram muitos homens da sociedade oficial tal como eles a conheciam e os conduziram a diferentes formas de vida nas margens do mundo[89].

Observadores da vida no mar nos séculos XVII e XVIII nunca se cansavam de apontar como os marinheiros eram "descuidados" e "irresponsáveis" com seu dinheiro: não estavam inclinados a poupar, e sim a se envolver em comportamentos devassos e gastanças que torravam vários meses de salário em poucos dias; não tinham o hábito de pensar no futuro, mas mergulhavam em prazeres opulentos e viviam o presente sem parcimônia. Um estudo estatístico de Gary B. Nash con-

87. Martin v. Dinwiddie, HCA 24/132, 1717.
88. Parker v. Boucher, HCA 24/132, 1719; Jenkinson v. Cleeland, HCA 24/136, 1729; Seamen v. Loan, SC ADM, 1717, ff. 70-83; Seamen v. Norman, MASS ADM, 1720, f. 65; *Barlow's Journal*, p. 540. Ver também Morris, *Government and Labor*, p. 237.
89. Exame de Thomas Jones, HCA 1/55, 1724, f. 52; *Voyages and Travels of Captain Nathaniel Uring*, pp. 241, 124-125; William Dampier, "Mr. Dampier's Voyage to the Bay of Campeachy", no seu livro *A Collection of Voyages*, p. 53; Dampier, "New Voyage", p. ii; "Voyage to Guinea, Antego, Bay of Campeachy, Cuba, Barbadoes, &c., 1714-1723", BL, Add. Ms. 39946, ff. 10-14; Robert C. Ritchie, "Marginal People on the Periphery of Empire", trabalho apresentado na convenção anual da Organização dos Historiadores Americanos, Cincinnati, abr. 1983.

firma parte desse quadro: "Marinheiros mercantes eram, de longe, o maior grupo ocupacional representado nos 30% mais pobres" dos falecidos de Boston que deixaram inventários de suas posses[90]. A maioria dos marinheiros, ao que parece, não deixou inventário. Os achados de Nash estão fortemente condicionados por diversos fatores: o *status* e o pagamento relativamente baixos do trabalho de marinheiro; a própria natureza da navegação, que incentivava farras animadas depois de meses de confinamento no navio; e a mobilidade, que fazia da transportabilidade um critério central para a acumulação material de bens. Como afirmou Jack Cremer, "uma pedra que rola nunca junta limo"[91].

Uma ética não acumulativa estava bastante entranhada nos marinheiros. Ela estava certamente encapsulada em muitos de seus ditados favoritos. "Não se preocupe com a maior chance", eles clamavam, querendo dizer que não se preocupassem com a velhice, o percurso mais provável para o sucesso, ou com "a oportunidade de enriquecer"[92]. Ou "Nunca nos deixe em necessidade quando tivermos e quando não tivermos também". Um marinheiro do *Roderick Random* anunciou ao despenseiro, ao saquear seu estoque: "deixe-nos viver enquanto podemos". Tal sentimento fazia alguns marinheiros pensarem que era uma pena entrar em guerra contra a França, uma nação que "produz tanto vinho e conhaque bom"[93]. Os mercadores tinham que ter certeza de que os homens que possuíssem tais atitudes não tomassem o controle de seus navios. No navio negreiro *Swift*, por exemplo, em 1739, o capitão William Cole morreu, e foi rapidamente seguido no mar azul por seu primeiro e segundo imediatos. O único homem que sabia de navegação, Hugh Everard, tomou o leme do navio e de pronto trocou de curso, foi diretamente para o porto, vendeu a carga e "gastou todo o dito dinheiro em bebida e extravagâncias"[94].

Talvez o mais comum, e também o mais revelador, desses aforismos tenha sido dito por Jack Cremer: "Assim como os marinheiros, sempre fui a favor de uma vida curta e alegre"[95]. Segundo Edward Barlow, seus colegas marujos "gastavam a maior parte do seu salário, gritando 'Uma vida curta e feliz' e 'O fígado que

90. Nash, *Urban Crucible*, pp. 64, 398.
91. *Ramblin' Jack*, p. 39.
92. *Ibidem*, p. 194; Tobias Smollett, *Roderick Random*, 1748; reimpr. Londres, 1927, p. 210; *Oxford English Dictionary*, vol. VI, p. 49.
93. *Barlow's Journal*, p. 160; Ward, *Wooden World*, p. 38.
94. Informação de Ephraim Tiffany, HCA 1/57, 1740, f. 39.
95. *Ramblin' Jack*, pp. 194, 39, 38.

durar mais leva tudo'"[96]. Esse quadro foi talvez mais bem resumido nas palavras atribuídas ao pirata Bartholomew Roberts por Daniel Defoe: "Em um serviço honesto", disse o famoso pirata, "a ração é pouca, os salários são baixos e o trabalho é pesado; nisso [como um pirata], fartura e saciedade, prazer e tranquilidade, liberdade e poder; e quem não consideraria esse lado credor, quando o único risco que se corre por ele, no pior dos casos, é o de ser enforcado. Não, *uma vida curta, mas feliz*, será meu lema"[97]. Ao final do século XVII, esse lema, enaltecendo os prazeres do presente, já estava sendo confrontado pelo desejo de acumular riquezas. De forma semelhante, esses marinheiros – as "pedras rolantes" – já eram vistos como andarilhos, errantes, pessoas que colocavam os prazeres imediatos acima da segurança de longo prazo[98].

Essas expressões ressoam algumas das ideias radicais da Revolução Inglesa. *The World Turned Upside Down* (O mundo de ponta-cabeça), de Christopher Hill, discute a oposição da plebe à ética protestante na metade do século XVII, homens e mulheres que rejeitavam o "ascetismo pelo desfrute despudorado das coisas boas da carne"[99]. Tais ideias se contrapunham fortemente às palavras escritas por John Flavel em seu panfleto *A Pathetical and Serious Disswasive from the Horrid and Detestable Sins of Drunkenness, Swearing, Uncleanness, Forgetfulness of Mercies, Violation of Promises, and Atheistical Contempt of Death* (Um dissuasivo patético e sério dos pecados horríveis e detestáveis da embriaguez, blasfêmia, impureza, esquecimento de misericórdias, violação de promessas e desprezo ateu pela morte). Dedicando sua obra ao mercador John Lovering, Flavel insistiu a respeito dos marinheiros: "A *morte* das luxúrias deles é o meio mais *provável* de dar *vida* ao seu comércio"[100].

96. *Barlow's Journal*, p. 160.
97. Capitão Charles Johnson [Daniel Defoe], *A General History of the Pyrates*, ed. por Manuel Schonhorn, 1724, 1728; reimpr. Columbia, S.C., 1972, p. 244.
98. *Oxford English Dictionary*, vol. VIII, p. 703. Ver também Barlett Jere Whiting, *Early American Proverbs and Proverbial Phrases*, Cambridge, Mass., 1977, p. 260. Ver também Captain J. Evans to the Admiralty, 1707 (citado em Christopher Lloyd, *The British Seamen, 1200-1860: A Social Survey*, Rutherford, N.J., 1970, p. 61), em que ele observa que, quando os marinheiros eram confrontados com a perspectiva de enforcamento, respondiam dizendo "não é nem um minuto de dor".
99. Hill, *World Turned Upside Down*, p. 275 e capítulo 18, apropriadamente intitulado "Vida contra Morte".
100. Flavel, *A Pathetic and Serious Dissuasive...*, Boston, 1725, p. 134.

Os marinheiros, assim como seus irmãos e irmãs assalariados de grupos radicais, buscavam dinheiro, mas não capital; a aquisição, mas não o acúmulo; o presente, muitas vezes à custa do futuro; gratificação e consumo em lugar de adiamento e poupança. Os marinheiros desejavam, bastante literalmente, "dinheiro imediato": o valor generalizado que permitia a sobrevivência e o prazer neste mundo. Os piratas, a despeito do que os escritores do século XIX quiseram nos fazer acreditar, não enterravam seus tesouros. Sua "primeira preocupação", como a *American Weekly Mercury* relatou em 1720, era sempre "encontrar uma taverna onde pudessem se aliviar de sua bagagem dourada"[101]. As provações e adversidades da vida no mar faziam com que os marinheiros, notórios por sua irreligiosidade, desprezassem um pouco a vida após a morte. Nenhuma recompensa nos esperaria depois de morrermos. Muitos marinheiros decidiam tirar proveito no aqui e agora do que lhes era cabido.

Esses marinheiros viveram em uma era na qual as formas de participar das benesses estavam mudando. O século XVIII foi crucial para a "corrosão das formas de mão de obra semilivres, o declínio da residência no local de trabalho, a extinção final do trabalho forçado e o avanço da mão de obra livre, móvel e assalariada"[102]. As relações clássicas entre mestres e trabalhadores jornaleiros, mestres e servos, e lordes e camponeses no início do mundo moderno não eram apenas e nem principalmente econômicas, mas sim sociais. Elas eram caracterizadas pela troca de bens e serviços e pela autoridade paternalista, pelas responsabilidades mútuas e pelo respeito às oficinas, às residências e ao Estado[103]. Essas relações salariais "surgiram simultaneamente como relações econômicas e sociais, como relações entre homens, não como pagamento por serviços e coisas"[104].

101. *American Weekly Mercury*, 17 mar. 1720. Os piratas aparentemente seguiam os costumes dos bucaneiros, que, segundo o padre Labat, não "levavam dinheiro para o mar, de modo que, se têm algum dinheiro nos bolsos, eles o gastam em um cabaré antes de partir". Ver Jean Baptiste Labat, *The Memoirs of Père Labat, 1693-1705*, Londres, 1931, p. 232.

102. E. P. Thompson, "Patrician Society, Plebeian Culture", *Journal of Social History*, vol. 7, 1974, p. 382.

103. Ver Karl Marx, "The German Ideology", em Marx e Frederick Engels, *Selected Works*, Moscou, 1969, p. 53, em que ele escreve: "As relações patriarcais existentes entre [os jornaleiros] e os mestres conferiam a estes últimos um poder duplo – por um lado, devido à sua influência direta sobre toda a vida dos jornaleiros, e, por outro, porque, entre os jornaleiros que trabalhavam com um mesmo mestre, criava-se um vínculo real que os contrapunha aos jornaleiros dos outros mestres e deles os separava".

104. Thompson, "Patrician Society, Plebeian Culture", pp. 384-385.

Esse arranjo foi alterado pela ascensão da manufatura, pela ascensão de relações prioritariamente econômicas, mediadas pelo salário, entre o capitalista e o trabalhador. A economia assalariada se expandiu num ritmo vertiginoso no século XVIII, consequentemente, os controles paternalistas sobre a mão de obra perderam força, e um novo mundo de lutas e negociações começou a se desdobrar[105]. A Lei para a Melhor Regulação e Governo do Serviço Mercante, de 1729, acelerou o desenvolvimento de um sistema de mão de obra assalariada livre no mar, pois sinalizou um colapso de grande escala em um acordo costumeiro e duradouro entre mestres e marinheiros. A insistência em um contrato formal reconhecia o conflito generalizado em torno do salário e tentava contê-lo com fronteiras punitivas e institucionais. O conflito era, como vimos, diversificado e intenso, sobretudo porque os marinheiros, como proletários sem terras, dependiam do salário monetário. Eles muitas vezes não tinham escolha a não ser lutar. Mas a navegação ainda carregava as marcas da transição para relações de trabalho capitalistas.

Mercadores e capitães apelavam ao contrato e à lei quando seus interesses eram prejudicados pela deserção ou pelos desfalques. Eles apelavam para o costume, invocando a memória do extinto sistema de cotas, quando buscavam responsabilizar suas tripulações pela segurança da carga do navio. Os marinheiros, em contrapartida, usavam os costumes para garantir seus privilégios e seus direitos às "necessidades da vida", ao mesmo tempo que apelavam ao contrato para combater as alterações de viagens ou o pagamento injusto de salários. Por volta da metade do século XVIII, a linguagem contratual já havia, em muitos aspectos, suplantado a linguagem dos costumes no mar.

Mas os marinheiros não estavam dispostos a aceitar a completa dependência do salário monetário. Suas práticas indicavam que eles concebiam o salário em termos amplos, que reforçavam seu direito a uma qualidade de vida decente. Como seus salários eram mensais e não tinham relação direta com a intensidade ou mesmo com a quantidade exata de tempo gasto no trabalho, isso ficava mais fácil[106]. Eles perseguiam seu direito a uma renda decente de formas variadas e engenhosas.

O mundo da negociação no setor de comércio marítimo girava em torno de dois grupos de interesses inerentemente antagônicos. Proprietários de navios,

105. *Idem*, *ibidem*, p. 382.

106. Michael Sonenscher, "Work and Wages in Paris in the Eighteenth Century", em *Manufacture in Town and Country Before the Factory*, ed. por Maxine Berg, Pat Hudson e Sonenscher, Cambridge, 1983, pp. 159, 166, 172.

mercadores e capitães aspiravam a ampliar a acumulação de capital por meio do controle dos salários, da comida e da bebida ou dos "privilégios costumeiros", do acesso social à receita, prerrogativas espaciais e a natureza da viagem. De fato, o próprio processo de acumulação foi construído não meramente com base na exploração formal do trabalho marítimo, mas também com base nos salários retidos, nas barrigas vazias e, frequentemente, mesmo nas vidas precocemente ceifadas dos homens do mar. Uma parte central do projeto capitalista durante as fases iniciais e incertas de sua expansão consistiu em jogar o máximo possível do ônus e dos riscos associados à crescente, porém instável, economia do Atlântico nos ombros dos marinheiros.

Felizmente, o marinheiro não tinha medo e contra-atacava. Ele tentava maximizar seus salários, mas ao mesmo tempo lutava para proteger seus suportes não monetários: seu acesso a provisões adequadas, seu acesso à receita da viagem, o uso do espaço do navio e seu controle da viagem. O maior interesse do marinheiro, distinto e quase sempre contrário à acumulação de capital, era a qualidade de vida representada pelo salário social. A preocupação do marinheiro era cuidar "da sua própria conta" e ajudar a cuidar das contas daqueles em posições semelhantes à dele.

O salário social era, mais do que tudo, uma competição entre esses dois conjuntos de interesses. Táticas complexas e sutis eram utilizadas de ambos os lados: deserção e abandono de marinheiros, desfalque e retenção de provisões, disseminação de reputações e listas negras, manobras legais, intimidação e muitas outras. Uma organização formal e informal tomou forma em torno de questões como mobilidade e escassez de mão de obra nas regiões periféricas do mundo. Mercadores e mestres usavam a relação salarial para criar estabilidade e continuidade em um mercado de trabalho frequentemente anárquico, para controlar a mobilidade que os marinheiros usavam com tanta eficiência. Os marinheiros usavam seu acesso imediato ao dinheiro para expandir sua autonomia e para viver tão bem quanto podiam no mundo em que habitavam. Todas essas questões eram, decerto, profundamente condicionadas por padrões econômicos e demográficos mais amplos, pelo processo de desenvolvimento capitalista e pelas oscilações entre guerra e paz. Mas todas essas forças impessoais atuavam sobre vidas humanas específicas, nas experiências que formavam essas vidas.

Os marinheiros lideraram a exploração de um novo mundo de conflitos salariais e negociação; eles eram conscientemente criativos, desenvolvendo novas táticas e se organizando em torno de questões-chave. Suas atividades diversas e negociações subjaziam muito materialmente e muito crucialmente ao caráter

quantitativo do salário. No passado, esses assuntos foram obscurecidos pelas listas de tripulantes e pelos números inertes nos livros de contabilidade do mercador e, no presente, pelas análises distanciadas e abstratas da demanda e da oferta de trabalho oferecidas pela economia neoclássica. As lutas salariais dos marinheiros revelam um robusto mundo de protagonismo da classe trabalhadora, disfarçado pelo "surgimento figurativo tranquilizantemente neutro" da relação salarial[107]. Essa era a procura do marinheiro por "dinheiro imediato".

107. Sonenscher, "Work and Wages", pp. 172 (citação), 160, 167.

4
O Marinheiro como Alguém que Fala sem Rodeios: Linguagem e Cultura no Mar

Para os seus contemporâneos, o marinheiro do início do século XVIII parecia ser desbocado, mas franco, supersticioso, mas não religioso, corajoso e confiável, mas dado a arruaças e difícil de disciplinar. O reverendo George Whitefield, que cruzou múltiplas vezes o Atlântico em missão religiosa, duvidava de que os marinheiros conseguissem "puxar seus cabos sem blasfemar". Dramaturgos e escritores, de Wycherly a Defoe e Smollett, retrataram o marujo como uma pessoa direta e franca, sem papas na língua. Os marinheiros acreditavam em presságios e em aparições, mas não acreditavam em muitos dos ensinamentos da Igreja da Inglaterra, ou, aliás, de qualquer outra igreja. Entre mares turbulentos e ventos bravios, "marinheiros capazes, como verdadeiros filhos de Netuno, [eram] extremamente vigorosos e corajosos", mas em outras situações os mesmos homens corajosos eram selvagens, refratários, até mesmo rebeldes[1]. Esses eram traços característicos da cultura marítima.

Neste capítulo vamos explorar as fontes materiais dessas características da cultura marítima, assim como algumas das relações essenciais entre o trabalho no mar, a linguagem e a crença. Vamos falar sobre o discurso do marinheiro, sua religião, seus rituais e sua visão de mundo em geral. Para compreender a cultura

1. *George Whitefield's Journal*, Guildford/London, 1960, p. 150; William Wycherly, *The Plain Dealer*, 1677(reimpr. Londres, 1971); Daniel Defoe, *Robinson Crusoe*, 1719 (reimpr. Nova York, 1980; Tobias Smollett, *Roderick Random*, 1748 (reimpr. Londres, 1927); John Dennis, *An Essay on the Navy*, Londres, 1702, p. 38 (citação em "able Sailors").

do mar, é preciso conversar com esses marinheiros anglo-saxões comuns, julgados por um capitão condescendente como "a parte mais insociável da humanidade"[2].

A cultura marítima foi forjada por duas oposições relacionadas entre si, cada uma delas central para o trabalho marítimo. A primeira era o confronto entre homem e natureza, a luta perpétua e eternamente vigilante pela sobrevivência em face das forças quase onipotentes do oceano. Tobias Smollett, cujo romance picaresco *Roderick Random* é baseado nos vários meses que o autor passou no mar, descreveu uma tempestade na qual "o mar inflou em ondas da altura de montanhas, no topo das quais nosso navio às vezes se dependurava como se estivesse prestes a se precipitar no abismo abaixo!"[3] Cercados por trovoadas estrondosas e ensurdecedoras, raios de grande intensidade e mares violentos e agitados, os marinheiros frequentemente balançavam na beira da eternidade, suspensos entre a vida e a morte. O terror natural do mar, a ameaça inescapável de um apocalipse representada por ele, conferia uma especial urgência à vida social e cultural no mar. As chances de sobrevivência aumentavam notavelmente conforme a tripulação naval se tornava uma coletividade eficaz e eficiente, unida nas habilidades, propósitos, coragem e comunidade. A cultura marítima não poderia deixar de refletir esse imperativo, que encontrou expressão no ditado popular "estamos no mesmo barco".

Um segundo confronto, detalhado no capítulo 5, também exercia uma influência decisiva no desenvolvimento da cultura marítima: aquele entre homem e homem, o conflito de classes por poder, autoridade, trabalho e disciplina. Esse encontro produziu, no âmbito cultural de modo mais amplo, uma tendência fortemente antagonística, uma subcultura ou "cultura de oposição" compartilhada

2. *The Voyages and Travels of Captain Nathaniel Uring*, ed. Alfred Dewar, 1726 (reimpr. Londres, 1928), p. xxxiii. Deve-se observar que é impossível separar as experiências de trabalho da vida cultural no serviço mercante e na Marinha Real nos séculos XVII e XVIII. Embora eu não tenha feito generalizações sobre a Marinha, defendo que muitos dos processos e desenvolvimentos descritos neste capítulo estiveram presentes lá, ainda que de forma diferente, dada a escala vastamente maior de operação da Marinha. Para a sobreposição das duas empresas, ver Christopher Lloyd, *The British Seaman, 1200-1860: A Social Survey*, Rutherford, N.J., 1970), p. 181; e Peter Kemp, *The British Sailor: A Social History of the Lower Deck*, Londres, 1970, p. ix. Para um curto levantamento sobre a cultura marítima no século XVII, ver Charles A. Le Guin, "Sea Life in Seventeenth-Century England", *American Neptune*, vol. 27, 1967, pp. 111-134.

3. Smollett, *Roderick Random*, p. 165. Sobre o exemplo do *Dove* durante uma forte tempestade, ver a introdução deste livro, pp. 15-16.

por marinheiros comuns, dotados de um conjunto próprio de atitudes, valores e práticas. A cultura marítima era então fraturada. A cultura corporativa, que se desenvolveu a partir da luta contra a natureza, era dividida por uma subcultura de classe que emergiu das principais relações de produção na navegação.

As origens da cultura marítima estavam nas realidades do trabalho e da autoridade a bordo do navio. A divisão do trabalho conectava todos os membros da tripulação do navio de uma forma hierarquizada e funcional, mas, ao mesmo tempo, facilitava o surgimento de comunidades menores no topo da hierarquia, entre os oficiais, e na base, entre os marinheiros. Relações de autoridade marcavam a divisão, frequentemente produzindo o fenômeno do "isolamento do comando". Ned Ward, escrevendo sobre o capitão de um navio de guerra, descreveu também diversos mestres do serviço mercante ao caracterizá-lo como "um eterno admirador do velho ditado *a familiaridade gera desdém*". No entanto, o isolamento com frequência não era apenas uma técnica de administração, mas também parte de uma exclusão ativa – um ostracismo – praticada contra o capitão por sua tripulação. O isolamento social do capitão, a exemplo de grande parte da cultura marítima como um todo, resultava, então, de duas dinâmicas sociais bem diferentes: a procura dos de cima por autoridade corporativa e a procura dos de baixo por autonomia[4].

Os trabalhadores do mar eram um grupo diversificado, e variadas eram as fontes da cultura marítima. Um marinheiro do final do século XVII observou que "não à toa um navio é chamado de mundo de madeira, [e] diversas ocasiões mostram os diversos temperamentos dos homens lá; nós tivemos alguns de várias nações, humores e habilidades"[5]. Em primeiro lugar, a navegação era uma ocupação fortemente segregada por sexo e classe, restrita a homens e povoada principalmente pelos pobres. Nem as mulheres nem os abastados costumavam se lançar ao mar. Além do mais, esses homens marinheiros tinham na sua grande maioria uma origem humilde, e frequentemente eram levados ao mar por neces-

4. Ned Ward, *The Wooden World Dissected: In the Character of a Ship of War*, 1708 (reimpr. Londres, 1756), pp. 5, 6. Ver também B. R. Burg, *Sodomy and the Perception of Evil: English Sea Rovers in the Seventeenth Century Caribbean*, Nova York, 1983, p. 125. Ver também Knut Weibust, *Deep Sea Sailors: A Study in Maritime Ethnology*, Stockholm, 1976, p. 252.

5. "Richard Simsons Voyage to the Straits of Magellan & S. Seas in the Year 1689", BL Sloane Ms. 86, f. 43; *Ramblin' Jack: The Journal of Captain John Cremer*, ed. R. Reynall Bellamy, Londres, 1936, p. 137.

sidades econômicas[6]. A grande maioria dos marinheiros tinha origem e cultura europeias. Marinheiros franceses, holandeses, portugueses, espanhóis ou escandinavos surgiam em barcos de propriedade britânica, assim como súditos da Coroa britânica, tanto do Velho como do Novo Mundo – Inglaterra, Escócia, Irlanda, País de Gales, América do Norte e Índias Ocidentais. Africanos, asiáticos e americanos nativos também serviam em embarcações anglo-americanas. Ainda mais extraordinariamente internacionais eram as tripulações dos navios piratas, como sugere a ocasião em que diversos ladrões do mar "caíram de tanto beber" e "cantaram profanamente no jantar canções em espanhol e em francês de um livro de orações holandês"[7].

Altas taxas de mortalidade e os rigores do trabalho marítimo faziam da navegação uma ocupação e uma cultura de jovens. A maioria dos marinheiros estava na casa dos vinte ou trinta anos. Capitães, primeiros imediatos, médicos e oficiais mais baixos costumavam ter entre trinta e 35, e o marinheiro comum tinha uma idade média de 27 anos[8]. A tripulação de dezessete homens de um navio grande tinha dez marinheiros comuns que, na média, consistiam em um jovem saindo da adolescência, três homens com pouco mais de vinte anos, três com pouco menos de trinta anos, dois na casa dos trinta anos e um na casa dos quarenta ou mesmo cinquenta anos. Ainda que não fossem muitos, os velhos marinheiros, tanto os oficiais quanto os marujos, desempenhavam papéis essenciais na transmissão da cultura marítima, já que a navegação era caracterizada por uma alta taxa de mortalidade, alta rotatividade de pessoal e mobilidade e dispersão geográficas.

6. Ralph Davis, *The Rise of the English Shipping Industry in the Seventeenth and Eighteenth Centuries*, Londres, 1962, p. 153.
7. "Proceedings of the Court Held on the Coast of Africa upon Trying of 100 Pirates Taken by his Ma[jes]ties Ship *Swallow*", HCA 1/99, 1722, f. 139. Ver também Governor Nicholas Lawes to Council of Trade and Plantations (Leis do Conselho de Comércio e Plantações – daqui em diante abreviado como CTP), 31 jan. 1719, *Calendar of State Papers, Colonial Series, America and the West Indies*, vol. 31, 1719-1720, p. 19; e James Vernon ao CTP, 21 dez. 1697, *Calendar of State Papers*, vol. 16, 1697-1698, p. 70, que disse que os piratas "não reconheciam compatriotas [e diziam] que eles haviam vendido seu país". Ver também "An Act for the Better Supply of Mariners and Seamen to serve in his Majesty's Ships of War, and on board Merchants Ships and other trading Vessels and Privateers", 13 George II, c. 3, 1740, em Sir Thomas Parker, *The Laws of Shipping and Insurance, with a Digest of Adjudged Cases*, Londres, 1775, republicado em *British Maritime Cases*, Abingdon, Oxfordshire, 1978, p. 137, em que se indica que durante os tempos de guerra três entre cada quatro marinheiros podiam ser estrangeiros.
8. Sobre as idades, ver o apêndice A deste livro.

Esse "núcleo duro", composto de "velhos marujos" ou talvez por "velhos marinheiros taciturnos", carregava coletivamente muitas das tradições culturais do mar[9]. A experiência dos marinheiros mais velhos frequentemente proporcionava a dimensão e a compreensão dos eventos e atividades. A intensidade das tempestades, por exemplo, era sempre avaliada com base na memória dos marinheiros velhos. Qualquer tempestade tão poderosa "que jamais fora vivida nem mesmo pelo homem mais velho a bordo" provavelmente viraria lenda e folclore[10]. Os homens mais jovens respeitavam os mais velhos por seu conhecimento do mar, do navio, dos sinais da natureza, dos métodos do trabalho marítimo. Disputas diárias com mestres e imediatos faziam muitos marinheiros estimarem os velhos marujos perspicazes que conheciam os prós e os contras da deserção, dos motins ou mesmo da pirataria.

Apesar da riqueza desse corpo de tradições e conhecimentos, o marinheiro mais velho era quase sempre uma figura trágica e digna de pena. Edward Barlow afirmou, com tristeza, que "há menos marinheiros velhos passando necessidade do que homens da terra, pois eles raramente vivem até ficarem velhos, pois morrem ou por necessidade ou por tristeza por se verem tão pouco estimados" quando ficam "velhos e carentes"[11]. Não era raro encontrar, como aconteceu com Jack Cremer, um pobre e velho imediato, perto dos sessenta anos, "se afogando tristemente na bebida". O próprio Barlow falou temerosamente, mas com eloquência, sobre seu próprio futuro: "Eu vi pela experiência cotidiana que [...] se eu fosse para o mar quando estivesse avançado em anos, que então eu seria pouco mais que um escravo, estaria sempre passando necessidade e suportando todo tipo de miséria e dureza, andando com a barriga faminta e as costas molhadas"; isso, na opinião dele, "seria uma grande desgraça para um homem envelhecido"[12]. E realmente era. Os marinheiros mais jovens frequentemente tentavam proteger os

9. *Ramblin' Jack*, pp. 58, 75, 78, 110; Ira Dye, "Early American Merchant Seafarers", *Proceedings of the American Philosophical Society*, vol. 20, 1976, p. 337.
10. "The Journal of Francis Rogers", em Bruce Ingram, publicado em *Three Sea Journals of Stuart Times*, Londres, 1936, p. 145. Ver também William Dampier, "A New Voyage Round the World", em Dampier, *A Collection of Voyages*, Londres, 1729, pp. 70, 416; E. B. O'Callaghan, publicado em *The Voyage of George Clarke, Esq. to America*, Albany, 1867, pp. 23-24; *Whitefield's Journals*, p. 168; William Funnell, *A Voyage Round the World*, Londres, 1707, p. 76; "Simsons Voyage", f. 43.
11. *Barlow's Journal*, p. 165.
12. *Ramblin' Jack*, p. 202; *Barlow's Journal*, p. 162.

mais velhos oferecendo-lhes mais ou melhores provisões ou escudando-os contra um capitão abusivo. Em 1749, um capitão bêbado chamado Thomas Sanderson bateu no seu contramestre, "imediatamente após o que a tripulação reagiu e disse que ele (referindo-se ao capitão) não deveria bater no velho (referindo-se ao contramestre, que era um homem muito velho)"[13].

Esses "velhos" eram valorizados pelo seu profundo conhecimento do folclore marítimo, que eles partilhavam por meio de uma tradição oral fundamental para uma ocupação marcada por muitos graus diferentes de alfabetização. Alguns homens eram completamente analfabetos, enquanto outros não apenas possuíam todas as habilidades da alfabetização como as utilizavam de formas notavelmente habilidosas. Chegavam a três quartos os marinheiros empregados na indústria mercante marítima entre 1700 e 1750 que eram alfabetizados se avaliados pelo critério padrão de assinar seu próprio nome. Mas há motivos para suspeitar que a real proporção de alfabetizados pode ter sido consideravelmente menor, já que nem todos aqueles que conseguiam assinar seus nomes sabiam ler e escrever. O marinheiro Jacob Mason, por exemplo, assinou seu depoimento diante da Alta Corte do Almirantado, afirmando que "não sabe ler escrita cursiva"[14]. Como o contrato, tão essencial para o trabalho livre assalariado, tinha um grande impacto sobre a vida do marinheiro, alguns sem dúvida aprendiam a assinar seu nome, mas não muito mais que isso. Ademais, afirmar que um a cada quatro era analfabeto é obscurecer a distribuição desigual do analfabetismo entre os profissionais do mar. Todos os capitães, imediatos e médicos eram alfabetizados, mas, na melhor das hipóteses, apenas dois em cada três marinheiros comuns conseguiam pelo menos assinar seu nome. Mais de nove em cada dez oficiais e trabalhadores qualificados eram alfabetizados, enquanto pouco menos de sete em cada dez da "companhia do navio" – aqueles na base da hierarquia, como os cozinheiros, os intendentes, os marinheiros comuns e os aprendizes – eram alfabetizados[15]. A vida marítima continha formas culturais para os alfabetizados e os analfabetos. Livros, contos e baladas funcionavam como meios importantes de comunicação, educação e entretenimento.

13. Informação de William Steele, HCA 1/58, 1750, f. 8; "Simsons Voyage", f. 21.
14. Investigação de Jacob Mason, HCA 1/55, 1723, f. 32. Sobre o caso incomum de um marinheiro que aprendeu a ler e a escrever depois de ter ido para o mar, ver *Barlow's Journal*, p. 29.
15. Para uma decomposição estatística da alfabetização entre os marinheiros, ver o apêndice 2 deste livro.

O navio de alto-mar, tão distante nos oceanos do globo a ponto de se isolar de todas as sociedades terrestres e seus padrões dominantes de vida social, também deu forma à cultura marítima. O trabalho no "mundo de madeira" exigia trabalhadores móveis para transportar as mercadorias do mundo, e o deslocamento influenciava fortemente a cultura marítima. Os marinheiros falavam de si mesmos como levando um "curso de vida itinerante", com "um infeliz espírito errante", nunca estando "bem acomodados"[16]. Quando Jack Cremer por fim escreveu sobre sua vida no mar, ele começou dizendo: "Como fui um tipo de camarada errante, e não tive nem ordem nem regularidade, nem aprendizado ou condução adequados na minha vida, não será nada surpreendente que eu não tenha muitas observações relativas a essas coisas"[17]. Mobilidade, fluidez e dispersão eram intrínsecas à vida do marinheiro. A cultura marítima necessariamente tomou forma sem fronteiras geográficas rígidas ou residência estável. Os marinheiros eram, em muitos aspectos, nômades, e sua mobilidade garantiu uma rápida difusão de sua cultura.

Trabalhar em um navio mercante também significava uma separação prolongada e dolorosa da família e dos amigos. O navio está carregado e prestes a partir: "Aqui", dizia Edward Barlow, "separou-se o marido da esposa, os filhos do pai amoroso e um amigo do outro, que nunca mais desfrutaram da visão um do outro, e alguns pela guerra e outros pela paz, e alguns por um meio súbito e alguns por outro"[18]. Os "meios súbitos" que transformavam uma separação temporária em uma perda permanente incluíam acidentes, doenças, até mesmo assassinatos. Desastres naturais ou causados pelo homem vitimavam com tanta frequência os marinheiros que seu retorno era cronicamente incerto. Uma das canções mais populares da época era "Relutância em Partir"[19].

O trabalho no mar significava também um virtual encarceramento, pois a bordo do navio o marinheiro era assimilado à força por um regime severo de autoridade despótica, disciplina e controle. A vida a bordo do navio constituía uma corrente vinculante de limites conectados: espaço limitado, liberdade limi-

16. Dampier, "New Voyage", p. 497; *Ramblin' Jack*, p. 193; George Phinney para lorde Carteret, co 33/13, 2 jan. 1724, f. 157; *The Life and Adventures of Matthew Bishop*, Londres, 1744, p. 46.
17. *Ramblin' Jack*, p. 32.
18. *Barlow's Journal*, p. 31; Woodes Rogers, *A Cruising Voyage Round the World*, ed. G. E. Manwaring, 1712 (reimpr. Londres, 1928), p. 5.
19. Charles Napier Robinson, *The British Tar in Fact and Fiction: The Poetry, Pathos, and Humour of a Sailor's Life*, Londres/Nova York, 1911, p. 425. Para uma visão mais ampla das canções marítimas, ver C. H. Firth, *Naval Songs and Ballads*, Londres, 1908, vol. 33.

tada, movimento limitado, estimulação sensorial limitada e escolha limitada de atividades de lazer, interação social, comida e jogos. Havia muito pouco espaço a bordo do navio e espaço demais do lado de fora[20].

A maioria desse espaço limitado a bordo do navio era ocupada por carga ou lastro. Os apertados alojamentos dos marinheiros no governo do navio (na parte dianteira do porão) resultavam em uma vida social densamente comunal. Aqui cada marinheiro – com exceção dos oficiais mais graduados, que frequentemente tinham suas próprias cabines – guardava seus robustos baús marinhos, suas poucas e simples roupas e seu leito. A rede do marinheiro, inspirada na dos índios aruaques do Caribe no final do século XVI, era um pedaço de lona, normalmente de 0,90 por 1,80 metro, "pendurada horizontalmente sob o convés, longitudinalmente, para que nelas os marinheiros durmam"[21]. Amarradas lado a lado, frequentemente a uns poucos centímetros umas das outras, as redes balançavam com o balanço do barco no mar. O marujo sempre procurava uma rede boa, talvez porque o sono oferecesse ao menos uma forma de escape de seu confinamento. Sir Thomas Overbury observou sobre o marinheiro do século XVII que "seu sono é só um adiamento dos perigos que ele corre". Em todo caso, uma rede era algo certamente melhor do que dormir na "prancha mais macia" que ele pudesse encontrar. A distância entre os pisos era mínima, variando de 1,35 metro nos navios menores a 2 metros nos muito grandes. Na maioria dos navios essa distância variava entre 1,50 metro e 1,65 metro[22]. Os marinheiros deitavam em suas redes, cantando ou contando histórias, jogavam cartas à luz de velas sobre um baú marinho carcomido e sujo. Seu isolamento era comunal. Não podiam escapar nem da solidão, nem da companhia um do outro.

Seres humanos não eram as únicas criaturas encarceradas no navio mercante do início do século XVIII. Animais, alguns deles bem-vindos, outros irritantemente indesejados, assolavam os navios. Ratos, baratas e larvas infestavam todos os navios de alto-mar. Outro companheiro de viagem era o *Teredo navalis*, o insidioso verme do mar que invadia o navio pelo casco. Mas havia também os mascotes – cachorros, gatos, papagaios, até mesmo um ocasional "pinguim de estimação". E havia animais trazidos como provisão, mantidos a bordo até serem abatidos como alimento. Estes incluíam gado, ovelhas, cabras e porcos, e eles às vezes proporcionavam mais que refeições. Como relatou um homem durante uma viagem, "a brutalidade do clima" deixou três porcos tão enjoados que "nenhum homem conseguia evitar o riso ao vê-los cambaleando e vomitando pelo convés". A cena era ainda mais engraçada porque os homens a bordo certamente contribuíam com sua dose de "vômitos e tonturas" em um momento ou outro[23].

O navio não era apenas um mundo autocontido, mas em grande medida um mundo à parte. As instituições dominantes do século XVIII nas sociedades inglesa e americana tinham papéis relativamente pequenos no mundo do trabalho em alto-mar. A ausência de família, Igreja e Estado – as instituições principais que organizavam a vida social – criava um vácuo de poder no mundo de madeira. Nesse vácuo, como veremos no capítulo 5, se impunha o capitão mercante, armado de poderes extraordinários. Essa concentração de autoridade tendia a anular já de partida muitos dos compromissos sociais, políticos e culturais que haviam sido criados entre os trabalhadores e as diversas autoridades da Igreja, do Estado e do trabalho. Mas nesse mesmo vácuo se impunha o marinheiro, determinado a restabelecer proteções e algum grau de autonomia. O isolamento da vida no mar produzia no marinheiro uma percepção intensificada dos usos reais e simbólicos do poder e uma potente necessidade de autoproteção. O marinheiro comum desenvolveu numerosas táticas que usava ao negociar com seu poderoso mestre. A sobrevivência frequentemente dependia em iguais medidas de se conseguir controlar tanto as forças da autoridade como as da natureza.

Assim, a cultura marítima era necessariamente constituída de relações materiais com a natureza e entre os homens, pelas relações básicas de produção na navegação. Emergindo primordialmente das realidades complexas e conflituosas

20. Nipper v. Bruce, HCA 24/128, 1704; testemunho de Samuel Miller, CO 5/1315, 1706, f. 36; Wise v. Beekman, HCA 24/131, 1716. Para estudos sobre os marinheiros na atualidade, ver Peter H. Fricke (ed.), *Seafarer and Community: Towards a Social Understanding of Seafaring*, Londres, 1973, especialmente os estudos de Jan Horbulewicz e Bryan Nolan.

21. William A. Baker, "The Arrangement and Construction of Early Seventeenth-Century Ships", *American Neptune*, vol. 15, 1955, p. 266. Citação: William Falconer, *An Universal Dictionary of the Marine*, Londres, 1769 (reimpr. Nova York, 1970), p. 143.

22. John Leyland, "Another Seventeenth Century Mariner", *Mariner's Mirror*, vol. 2, 1912, p. 134; "Mr. Roberts and His Voyage to the Levant", em William Hacke, *A Collection of Original Voyages*, Londres, 1699, p. 5; Baker, "Arrangement and Construction", p. 267; William A. Baker, "Deck Heights in the Early Seventeenth Century", *American Neptune*, vol. 22, 1962, pp. 99-105.

23. Tom Glasgow, Jr., "Sixteenth-Century English Seamen Meet a New Enemy – The Shipworm", *American Neptune*, vol. 27, 1967, pp. 177-184; "Simsons Voyage", ff. 3, 4; Captain John Strong, "Journal of the Voyage to the Straits of Magellan and the South Sea", 1689, Sloane 3295, ff. 37, 51. Citação: Henry Teonge, *The Diary of Henry Teonge*, ed. G. E. Manwaring, Nova York, 1927, p. 233.

entre trabalho e autoridade, essa cultura foi moldada pelas características sociais dos próprios marinheiros – sexo e classe, raça, nacionalidade e alfabetização – e pelo ambiente concreto do navio.

A linguagem, uma parte fundamental de qualquer cultura, ganhava um significado especial no mundo de madeira, o navio solitário da vida no mar. Aprender e por fim dominar a gíria peculiar do mar era se tornar marinheiro. Essa aprendizagem deixava suas marcas. Um escritor observou, em 1757, que os marinheiros exibiam "um dialeto e maneiras peculiares a si mesmos": "eles são uma espécie de homem abstraído de qualquer outra raça de mortais"[24]. Abstraídos – isto é, separados e afastados – da sociedade terrestre por seu trabalho, os marinheiros expressavam sua alienação no seu modo de falar. Sua remoção da terra para o mar, da fazenda ou da oficina para o navio, era ao mesmo tempo um deslocamento de uma linguagem laboral para outra. Ser novamente socializado nos costumes do trabalho em alto-mar era necessariamente ver enfraquecidas ou despojadas suas ligações anteriores com as culturas local e regional e suas formas de falar. O navio, portanto, servia como um mecanismo de despossessão cultural, mas, simultaneamente, criava novos vínculos entre aqueles que partiam para o mar, um dos quais era uma linguagem comum.

Jack Cremer, que, quando jovem, havia sido aprendiz de um oficial a bordo de um navio de guerra, descreveu vividamente sua entrada vacilante no mundo da linguagem, objetos e trabalho marítimos: "Ninguém reparou em mim por um ou dois dias, nem eu conseguia pensar em que mundo eu estava, se entre espíritos ou demônios. Tudo parecia estranho; linguagem diferente e estranhas expressões, de modo que eu sempre acreditava estar dormindo ou sonhando e nunca realmente acordado". Nesse estado aterrorizante, o jovem Jack estava "sempre temendo o que estava acontecendo". Mas logo o grotesco deu lugar ao familiar; os objetos adquiriam nomes e significados. Outros marinheiros, explicou Cremer, "começaram a me ensinar a falar algumas palavras, o que foi os primeiros rudimentos dessa universidade", o primeiro grande passo para o mundo do marinheiro de alto-mar[25].

O primeiro passo de Cremer, como o de todo novo marinheiro, consistia em aprender as tarefas do processo de trabalho marítimo. O novato entrava no

24. *Apud* Nathan Comfort Starr, "Smollett's Sailors", *American Neptune*, vol. 32, 1972, p. 86.
25. *Ramblin' Jack*, 43. Ver também *Adventures by Sea of Edward Coxere*, publicado por E. H. W. Meyerstein (Nova York, 1946), pp. 30-31.

que era essencialmente um aprendizado da linguagem. Ele tinha que aprender a trabalhar as cordas, e tinha que descobrir como chamá-las e também para o que cada uma servia. O navio de alto-mar era uma das mais sofisticadas peças de tecnologia do início do mundo moderno; nele o processo de trabalho era complexo, e seu complemento linguístico não poderia ser menos complexo. O jovem marujo estudava as diferenças entre popa e proa, entre bordo e estibordo; como distinguir entre içar, rizar, equilibrar, enrolar e soltar as velas; como diferenciar uma costura de cabo de uma volta do fiel e de um nó. Ele tinha que aprender as diferenças entre alicates e cortadores, entre ganchos e cavilhas. Tinha que conhecer a divisão do trabalho, desde o capitão até o camareiro. Tinha que aprender a reconhecer os vários tipos de barcos – brigues, cúteres e escunas, chalupas e muitos outros. E tinha que entender as manobras básicas do navio, como bolinar, cambar ou arribar[26].

O marujo novato também tinha que adquirir um novo vocabulário para os elementos. Havia os ventos alísios e seus padrões, brisas variadas, sopros, "patas de gato"[*], vento fresco e ventania. Ele encontrava "bons ventos", que favoreciam o movimento do navio, e "maus ventos", que o prejudicavam. Tinha que dominar os termos associados aos oceanos e mares, sua correntes, calmarias, ondas e rebentações. O marinheiro estudava os tipos de tempestades, rajadas, tormentas e até mesmo correntezas, nuvens e suas formações. E tinha que conseguir identificar as constelações de corpos celestes por meio das quais ele conduzia o navio.

Assim, o marinheiro aprendia uma linguagem de "necessidade técnica", uma linguagem "notável por sua concisão e precisão", uma linguagem que, para o escritor Joseph Conrad, era "uma coisa perfeita para os seus propósitos"[27]. A linguagem marítima era marcada pela ausência de ambiguidade. Cada objeto e cada ação tinha uma palavra ou uma expressão – curta, clara e inconfundível – para designá-lo. Reconhecendo a luta contra a natureza pela sobrevivência, a linguagem marítima foi construída para servir como um conjunto preciso para a retransmissão da autoridade, para conectar o capitão à tripulação com a eficiência de uma máquina[28].

26. Para uma descrição do processo de trabalho marítimo, ver capítulo 2 deste livro.
[*] Série de ondulações criadas na superfície da água pelo contato com o vento, em um padrão que se assemelha à marca de uma pata de gato – daí o seu nome. [N. da T.]
27. Ver o excelente artigo de J. H. Parry, "Sailor's English", *The Cambridge Journal*, vol. 2, 1948-1949, pp. 660-670; citações: pp. 662, 670.
28. Burg, *Sodomy and the Perception of Evil*, p. 151; Dell Hymes, *Foundations in Sociolinguistics: An Ethnographic Approach*, Filadélfia, 1974; Basil Bernstein, "The Limits of My Language Are

Mas essa linguagem concisa, técnica e precisa também expressava um conjunto de relações sociais. Conforme o marinheiro aprendia a linguagem marítima, ele também aprendia as exigências da estrutura social do navio, pois o discurso marítimo organizava as relações sociais no âmbito desse "mundo de madeira". Ele logo compreendia que a forma primária de comunicação dentro do navio era sempre o comando. Assim, o marinheiro aprendia ao mesmo tempo a linguagem e a vida social marítimas, relações de comunidade e relações de classe.

A eficiência da linguagem marítima e das relações sociais deveria garantir a obediência mesmo quando a sobrevivência não estava em jogo – ao menos era isso o que o capitão esperava. Nesses momentos, quando a obediência não era espontânea (o que era frequente), uma outra parte do vocabulário marítimo podia ser utilizada: a linguagem do castigo. O chicote cantava alto, e marinheiros amotinados eram deixados para torrar no sol ou abandonados em ilhas desertas. Essas atividades reforçavam a imposição da autoridade por meio da linguagem do comando, mas ao mesmo tempo indicavam que havia mais em jogo do que "necessidade técnica"[29].

A linguagem do trabalho era, então, fundamental tanto para o processo de socialização como para a natureza da vida social no mar. Um novato tinha que aprender a linguagem para poder passar de simples marujo a marinheiro experiente e além, e assim receber um aumento substancial no salário. E o discurso marítimo tinha que ser dominado antes que um homem se tornasse um membro integralmente aceito da fraternidade dos marinheiros de alto-mar. A linguagem do mar oferecia uma ampla base para uma comunidade, ligando a base ao topo da hierarquia do navio. Mestres e primeiros imediatos, que eram muitas vezes os que mais conheciam os aspectos técnicos da linguagem e do trabalho, eram, em geral, as figuras dominantes nessa comunidade, embora os marinheiros aprendessem boa parte dessa linguagem do mar com seus pares. O "discurso da comunidade" continha em si um conjunto de vínculos, a base para uma consciência de grupo e um coletivismo entre todos aqueles que viviam no mar[30].

Social", em Mary Douglas (ed.), *Rules and Meanings: The Anthropology of Everyday Knowledge*, Nova York, 1973, pp. 203-206 e especialmente a p. 205 sobre linguagem e estrutura social.

29. *Ramblin' Jack*, p. 45; *Adventures by Sea of Edward Coxere*, p. 30; *Barlow's Journal*, p. 29. Ver o capítulo 5 deste livro sobre autoridade e disciplina.

30. *Adventures by Sea of Edward Coxere*, p. 30-31.

O discurso da vida no mar não se constituía, no entanto, em uma linguagem completa. Era principalmente uma linguagem de trabalho e não podia abranger e exprimir todos os aspectos da existência. A linguagem marítima estava então embutida em uma ampla gama de formas e padrões de fala plebeus, alguns aspectos dos quais intensificados no contexto específico do mundo do navio. Era, por exemplo, lugar comum que os marinheiros eram os maiores xingadores e blasfemadores, daí a expressão superlativa "com a profanidade de um marinheiro". Jack Tar era, de acordo com Jesse Lemisch, criado na "própria bagunça da linguagem": "tem a boca suja, sua fala estranha e suspeita"[31]. Um oficial real do século XVIII considerava essa linguagem parte da "natureza de um marinheiro comum cuja educação precária pode explicar sua grosseria, mas de jeito nenhum justificá-la"[32]. Ned Ward insistia que uma embarcação de guerra e, de fato, quase qualquer outro navio de alto-mar era "uma Academia do Diabo", onde as "sete ciências liberais" eram "ensinadas à perfeição". "Blasfemar" era a primeira das "ciências", seguida de "Beber, Roubar, Prostituir, Assassinar, Enganar e Fofocar"[33].

Os marinheiros tinham a língua tão ligeira quanto afiada. Os marujos realizavam seu trabalho com saraivadas de xingamentos; algumas vezes se dirigiam aos seus oficiais com uma "linguagem abusiva e ultrajante, acompanhada dos mais profanos e amargos xingamentos e execráveis juras"; e blasfemavam como "loucos" ou "demônios"[34]. Às vezes em tom jocoso, às vezes com seriedade, mandavam um ao outro para o inferno, amaldiçoavam o corpo do outro e desejavam miséria e aniquilação aos seus inimigos. Marinheiros gritavam insultos entre si e aos seus oficiais: Barrigudo estúpido! Seu preguiçoso filho de uma puta! Para o raio que o parta, tratante maldito! Richard Peard, "logo antes de morrer" apanhando de um capitão, "rezou para que o navio nunca tivesse prosperidade e que o capitão nunca tivesse sucesso". Essas imprecações podiam ser feitas tanto pelas vítimas como contra elas. Outra vítima fatal de uma surra foi forçada por seu capitão a repetir: "Eu quero que o diabo coma a minha carne até os ossos se um dia eu vir a

31. Jesse Lemisch, "Jack Tar in the Streets: Merchant Seamen in the Politics of Revolutionary America", *WMQ*, vol. 25, 1968, pp. 371-372.

32. Testemunho do Governador Robert Daniel, CO 5/387, 14 jul. 1716), f. 27.

33. Ward, *Wooden World*, p. 12.

34. *Ramblin' Jack*, 192; Hopkins v. Tennel, SC ADM, 1737, f. 103. Ver também Murray v. Hyde, HCA 24/135, 1726; *Voyages and Travels of Captain Nathaniel Uring*, p. 131; Hamilton v. Wilkinson, HCA 24/136, 1727.

contar esse [mau tratamento] a meu pai, minha mãe ou qualquer outra pessoa"[35]. Os marinheiros também insultavam uns aos outros. Um deles disse ao seu capitão que esperava "mijar na sua cova". Nicholas Worsdale, imediato no *William*, informou a seu capitão, supostamente o homem mais instruído do navio, que "ele o valorizava menos que a um cantor de baladas"[36]. Os cantores de baladas, ainda que desempenhassem um papel importante entre os turnos, na avaliação de Worsdale não contribuíam muito para a condução do navio. Tais insultos sempre ganhavam um significado especial quando dirigidos por um membro da tripulação a um mestre ou imediato, pois representavam um tipo de motim verbal, um pequeno, mas importante – e facilmente compreensível – ataque à ordem social do navio.

Em situações de gravidade e perigo, os marinheiros faziam juramentos. Os amotinados prometiam ser honestos uns com os outros, até "a última gota de sangue", e guardar seus segredos comuns[37]. Da mesma forma, muitas vezes se exigia dos marinheiros que se tornavam piratas "um juramento muito severo" de não "traírem" uns aos outros. Eles juravam guardar "a verdade entre os tripulantes"[38]. Tais promessas eram frequentemente acompanhadas de rituais, bebidas e saudações.

O "discurso grosseiro" no mar tinha implicações sociais características. Era uma linguagem que exprimia uma clara oposição aos elementos "cultos" da sociedade, principalmente os burgueses. Desde a Revolução Inglesa, e mesmo antes, a blasfêmia, a imprecação e os palavrões eram vistos como afrontas à classe média e a seus ideais de gentileza, moderação, refinamento e esforço. Um discurso grosseiro era, portanto, essencialmente transgressor. Ele devia muito a um ambiente totalmente masculino, ao isolamento e confinamento no navio e às muitas frustrações e ressentimentos engendrados por um duro ramo de trabalho[39].

35. Informação de John Daftor, HCA 1/56, 1733, f. 75; ver também Informação de Edward Bingley, HCA 1/56, 1733, f. 79; (segunda citação): Informação de Henry Hull, HCA 1/56, 1729, f. 31.
36. Nairn v. Rogers, HCA 24/130, 1712; Worsdale v. Barry, SC ADM, 1729, ff. 693, 695, 697, 700.
37. Morgan v. Man, HCA 24/127, 1700; Investigação de Anthony Hart, em "Account of the Discovery of an Horrid Plot and Conspiracy on Board the Ship *Antelope*", CO 323/3, 1699.
38. Investigação de Richard Capper, HCA 1/54, 1718, f. 70; Investigação de William Ingram, HCA 1/54, 1724, f. 141. Ver também Informação de John Stephenson, HCA 1/55, 1721, f. 5; Sedgewick v. Burroughs, HCA 24/134, 1723.
39. Christopher Hill, *The World Turned Upside Down: Radical Ideas in the English Revolution*, Nova York, 1972, p. 162; Leonard W. Levy, *Treason Against God: A History of the Offense of Blasphemy*, Nova York, 1981, xv, p. 245. Na sociedade relativamente mais religiosa da América, o falar grosseiro pode ter assumido um significado social ainda mais profundo. Carl Bridenbaugh apontou que injúrias, xingamentos e blasfêmias aumentaram entre plebeus urbanos no século XVIII. Ver o seu *Cities in the Wilderness: The First Century of Urban Life in America, 1625-1742*, Londres, 1938, pp. 228, 390.

O discurso grosseiro tinha evidentemente uma forte conotação anticlerical. O debochado e o blasfemo havia muito eram figuras-chave na história do anticlericalismo popular, e os marinheiros mantiveram a tradição viva. Religiosos que redigiram manuais para a "navegação espiritual" do marinheiro travavam uma guerra santa contra sua maneira profana de falar, especialmente porque, nas palavras do *The Mariner's Divine Mate* (O imediato divino do marinheiro), "uma língua que blasfema não reza facilmente". George Whitefield se irritava quando os marinheiros amaldiçoavam suas rezas e preenchiam seus turnos normais de trabalho com um linguajar grosseiro. A linguagem do marinheiro expressava, de uma maneira nítida e ácida, sua alienação em relação aos elementos cultos e religiosos da sociedade em terra firme[40].

A repressão ao discurso grosseiro era encampada ativamente, embora apenas ocasionalmente, pelas autoridades das mais importantes instituições navais – a Marinha Real, o corso e a indústria de navegação mercante. Os oficiais da Marinha enfiavam o "*speculum oris*" na boca dos blasfemadores e praguejadores para mantê-las abertas "até que suas bocas estivessem muito, muito sanguinolentas". Capitães corsários como Woodes Rogers "encomendavam réguas para punir a blasfêmia, com a qual", ele afirmava, "vimos os homens bastante libertos desse vício". Os capitães mercantes também se juntaram à luta por um linguajar apropriado. Em 1727, a Corte do Vice-Almirantado de Massachusetts parabenizou o capitão Henry Atkins por ele ter "se esforçado para diminuir a profanação e por desempenhar durante a viagem o papel de bom cristão e também de comandante austero"[41].

Apesar disso, o teor do discurso do marinheiro não era meramente negativo. Ele trazia um tipo específico de "fala simples", própria da classe trabalhadora. No

40. *Mariner's Divine Mate*, Boston, 1715, p. 50; *Whitefield's Journals*, pp. 513, 107. Ver também John Flavel, *A Pathetical and Serious Dissuasive from the Horrid and Detestable Sins of Drunkenness, Swearing, Uncleanness, Forgetfulness of Mercies, Violation of Promises, and Atheistical Contempt of Death*, Boston, 1725, p. 155; Bridenbaugh, *Cities in the Wilderness*, p. 423.
41. Teonge, *Diary*; Edward Cooke, *A Voyage to the South Sea*, Londres, 1712, p. 122; Broughton v. Atkins, MASS ADM, 1727, f. 25. Ver "Instructions to be Observed by Capitain Daniel Plowman, Commander of the Briganteen Charles of Boston in Pursuance of the Commission Therewith Given Him", HCA 49/106, 1703: "Você deve manter tão boa ordem entre sua dita companhia de Fragatins que injúrias, embriaguez, profanação sejam evitadas ou devidamente punidas [e] que [Deus seja] devidamente adorado". Ver também Pitchel v. Lawrence, MASS ADM, 1737, f. 101; *Ramblin' Jack*, pp. 214-215.

final do século XVII, exatamente quando o número de trabalhadores marítimos assalariados cresceu rapidamente para acomodar os novos imperativos do comércio e do Império, escritores começaram a retratar o marinheiro como um falante extraordinariamente honesto, direto e não convencional, alguém não muito afeito à polidez, mas em geral comprometido a falar a verdade nua e crua. O marinheiro era franco[42]. Ele falava de modo direto, claro, expressivo e enérgico, mesmo quando isso podia lhe causar problemas, como era muitas vezes o caso. As relações de Edward Barlow com um de seus capitães se deterioraram, ele acreditava, não porque ele tenha agido à revelia do capitão, mas sim "por ter falado demais na sua cara, falando-lhe sem rodeios de suas ações e comportamentos e o que eu pensava dele"[43].

A linguagem do marinheiro, tal como muitos a ouviam, não era simplesmente desbocada, mas também sem deferência, ao menos quando ele se encontrava fora do mundo social do navio. Os marujos não eram "muito dados a elogios", e nem sempre se preocupavam em dar passagem para qualquer empetecado que encontravam nas ruas. Tom Bowling, o marujo honesto por excelência, retratado no livro de Smollett *Roderick Random*, ilustrou essa falta de deferência após ser atacado pelos cães de caça de um jovem escudeiro caçador de raposas. Bowling rapidamente matou os dois cães e assim se dirigiu ao escudeiro: "Olhe, seu desastrado filho de uma p_ _ _, se você cruzar meu caminho, cuidado com o dourado da sua popa, vou me haver com seu barco, maldito seja eu". O jovem cavalheiro, pego de surpresa, ameaçou enforcar Bowling. "Cale-se, seu tolo, cale-se", Tom respondeu, "ou então vou ajustar seu casaco rendado para você – vou esfregá-lo com uma toalha de madeira, meu garoto – vou sim"[44].

Um motivo importante para a franqueza do marinheiro estava no caráter monetário do seu salário, um assunto bastante discutido no capítulo anterior. O dinheiro minava a autoridade paternalista e conferia um grau de independência e autonomia, tanto social como psicológica, ao trabalhador assalariado. A linguagem não podia deixar de ser afetada pelo aspecto salarial das relações sociais, independentemente da autoridade formal das comunicações no mar. O discurso

42. Ver "Editorial: Language and History", *History Workshop Journal*, vol. 10, 1980, pp. 1-4. Ver também Weibust, *Deep Sea Sailors*, p. 171; Robinson, *British Tar*, p. 196.
43. *Barlow's Journal*, p. 544.
44. *Adventures by Sea of Edward Coxere*, p. 139; Barnaby Slush, *The Navy Royal: Or a Sea Grid Iron Turn'd Projector*, Londres, 1709, p. 83; Smollett, *Roderick Random*, p. 17.

não deferente, às vezes desafiador, expressava uma das formas pelas quais a cultura marítima estava ligada ao processo de formação de classe[45].

Conta-se a história de um padre, um passageiro com pouca experiência no mar, que se dirigiu em meio a uma grande tempestade e gemidos da madeira à cabine do capitão a fim de indagá-lo sobre os perigos da tempestade que os circundava. O capitão deixou o padre intrigado quando disse que ele fosse ao convés e ouvisse os marinheiros manipulando os mastros e as velas. O padre obedeceu, e tudo o que descobriu foi que a fúria do linguajar dos marinheiros se igualava à fúria dos elementos. De volta à cabine do capitão, relatou que os marinheiros blasfemavam e xingavam como loucos, ao que o capitão respondeu que a situação não era de grande perigo. Mais tarde ainda, o padre voltou com a notícia de que os marinheiros haviam parado de blasfemar e que agora se ocupavam rezando. O capitão respondeu com gravidade: "Oh, temo que, se eles pararam de blasfemar e começaram a rezar, é porque não há mais esperanças para nós"[46].

Esse incidente, embora ocorrido em um período posterior, joga uma boa luz sobre a natureza da religião no mar no século XVIII. O navio era um ambiente onde o trabalho, a atividade e a autoajuda necessariamente se impunham à meditação e às súplicas religiosas. A crença e a prática religiosas tinham de ser amplamente congruentes com os imperativos do trabalho e da sobrevivência. Essa necessidade, reforçada pelo isolamento do navio e pela distância das instituições religiosas, unia-se às antigas tradições plebeias do ceticismo e do anticlericalismo para fazer dos marinheiros um dos grupos mais notoriamente não religiosos do início da era moderna[47].

Eram lugares-comuns as reclamações e queixas contra as ímpias maneiras do marinheiro. Edward Braithwaite, escrevendo no final do século XVII, disse sobre o marujo: "Ele fala com as estrelas, observa seus movimentos e com base nelas direciona sua bússola. Ideias singulares deriva ele delas; entretanto, é cego para Ele que as fez. Ele perscruta as profundezas e ignora Aquele que as guarda; ele enfrenta as grandes ondas que assomam e não pensa n'Aquele que as detém, que as envia; ele costeia os bancos, e esquece d'Aquele que o protege". Cego, ignoran-

45. Sobre esse ponto, ver a conclusão deste livro.
46. Walter Runciman, *Windjammers and Sea Tramps*, *apud* Weibust, *Deep Sea Sailors*, p. 204.
47. Até onde sei, ainda não se investigou por que a irreligião deitou raízes no meio marítimo. O período central parece ter sido o século XVII.

te, leviano e esquecido: palavras comuns nas descrições da relação do marinheiro com a religião. "Contestador" poderia ser igualmente apropriado, como um certo sr. Young da Sociedade para a Promoção do Conhecimento Cristão descobriu em seus esforços para converter os marinheiros no Hospital Plymouth. Os marinheiros perceberam que o melhor uso que poderiam dar aos panfletos moralistas do sr. Young seria como acendedores de cachimbo[48].

Ned Ward escreveu que o marinheiro "adora viagens curtas, assim como de rezas curtas, e é difícil dizer qual das duas ele realiza com mais frequência"[49]. Esse homem de rezas curtas (ou de nenhuma reza) levou muitas autoridades a preparar panfletos designados a superar suas "luxúrias mundanas" e "afetos desordenados" e a chamar sua atenção para o hino, a meditação e o estado de sua alma[50]. Em 1725, Bernard Mandeville observou que: "Entre nossos homens do mar, a prática da piedade é bastante escassa: a abundância deles vive vidas muito más"; "Não existem muitos instruídos nos princípios de sua religião"[51]. John Woolman, o *quaker* que defendia as causas de muitos oprimidos no século XVIII, encontrou pouco "temor a Deus" no mar. "Grande é o defeito atual entre os marinheiros quanto à virtude e à piedade", clamou ele, deplorando a "lamentável degeneração" que fazia da vida no mar "tão repleta de corrupção e extrema alienação de Deus", tão "manifestamente corrupta e profana"[52].

Os homens do mar costumavam fazer esse mesmo julgamento geral sobre a irreverência desenfreada entre seu grupo. "Nós éramos todos nós selvagens demais e pouco agradecidos pelas graças que recebemos", observou Ned Coxere; havia "pouco temor a Deus entre nós". O capitão de um navio da Companhia das Índias Orientais disse que nunca se "ouvia o nome de Deus ou de Cristo entre [marinheiros], a não ser em blasfêmias profanas"[53]. Tom Bowling, que esperava

48. Edward Braithwaite, *apud* Robinson, *British Tar*, p. 98; Arquivo da Sociedade para a Propagação do Conhecimento Cristão, "Minutes of the S.P.C.K., 1706-1709", p. 20. Gostaria de agradecer a Tim Hitchcock por essa referência.
49. Ward, *Wooden World*, p. 68.
50. *Mariner's Divine Mate*, pp. 1, 4, 48, 49, 50.
51. Bernard Mandeville, *An Inquiry into the Causes of the Frequent Executions at Tyburn*, [...] (reimpr. Los Angeles, 1964), pp. 48-49. Ver também *The Journal of John Fontaine: An Early Huguenot Son in Spain and Virginia, 1710-1719*, ed. Edward Porter Alexander, Charlottesville, Va., 1972, p. 58.
52. *The Journal of John Woolman and a Plea for the Poor*, Secaucus, N.J., 1972, pp. 192, 195, 206, 208, 211.
53. *Adventures by Sea of Edward Coxere*, pp. 40, 64; oficial anônimo de um navio das Companhias das Índias Orientais, *Piracy Destroy'd, Or, a Short Discourse Shewing the Rise, Growth, and Cause*

"ser tão salvo quanto qualquer outro", declarou não confiar "em crença nenhuma além da bússola"[54].

Esses comentários não significam que a religião estivesse totalmente ausente entre os marinheiros. As práticas religiosas que realmente aconteciam a bordo dos navios mercantes do Atlântico Norte variavam enormemente. Como regra geral, quanto maior o navio, maior a probabilidade de serviços formais religiosos. A lei exigia que a Marinha Real empregasse capelães para presidir "a adoração pública", solene, ordeira e reverencial "do Deus todo-poderoso". Mas esses líderes, explicou Ned Ward não totalmente por pilhéria, eram "muito melhores compondo uma tigela de ponche do que um sermão"[55]. Alguns capitães corsários, como Woodes Rogers, providenciavam serviços religiosos formais que seguiam a bíblia da Igreja da Inglaterra. E nos navios mercantes os serviços religiosos eram geralmente realizados por insistência do capitão e conduzidos por ele ou por um outro oficial ou membro da tripulação mais religioso. Alguns navios tinham serviços ocasionais, outros, nenhum serviço. Na embarcação de um Jack Cremer: "Rezas tínhamos uma vez por semana se [o vento] soprasse forte, se o vento fosse fraco, nenhuma"[56].

Mas frequentemente as reuniões religiosas traziam a marca da fé peculiar do marinheiro. Ned Coxere revelou que a devoção no mar consistia numa oração e num salmo, seguidos de "blasfêmias, imprecações e mentiras", e então "risos, zombarias e gozações". Em seguida, "em vez de cantarem com melodia no coração a Deus", os marinheiros cantavam despudoradamente "canções frívolas e fúteis

ses of Piracy of Late, with a Sure Method How to Put a Speedy Stop to that Growing Evil, Londres, 1701, p. 6; Smollett, *Roderick Random*, p. 237. John Bromley observou sobre o relato poético da vida de John Baltharpe no mar que "mal há uma palavra sobre religião em toda a narrativa". Ver Baltharpe, *The Straights Voyage, Or, St. Davids Poem*, ed. J. S. Bromley, 1671 (reimpr. Oxford, 1959), p. xlv.
54. Smollett, *Roderick Random*, p. 237.
55. "An Act for amending, explaining and reducing into One Act of Parliament, the Laws relating to the Government of his Majesty's Ships, Vessels and Forces by Sea", 22 George II, c. 33, 1749, em Parker, *Laws of Shipping*, p. 179; Ward, *Wooden World*, pp. 29, 30.
56. Rogers, *Cruising Voyage*, pp. 26, 165; *Ramblin' Jack*, pp. 84. Às vezes a presença de um passageiro particularmente religioso fazia diferença na atmosfera espiritual do navio. George Whitefield e John Woolman são exemplos disso. Whitefield realizava preces públicas no convés aberto e até usava técnicas dramáticas como pregar durante uma tempestade para impressionar os marinheiros: "enquanto os ventos e tempestades sopravam sobre mim, eu fazia sinceras súplicas a Deus por eles". Woolman também realizava reuniões religiosas às quais, depois de algum tempo, "os marinheiros normalmente iam". Ver *Whitefield's Journals*, pp. 99, 100, 102; *Journal of John Woolman*, pp. 198, 204.

com palavras e atos profanos"[57]. Irreverência e indisciplina marcavam, assim, até mesmo os rituais religiosos. Dos anos 1690 vem a história de dois marinheiros, George e Robin, e sua discussão sobre religião:

> Pobre George, quando interrompido em sua devoção, olhava por sobre o ombro e, ao fim de cada pedido, respondia ao velho Robin com um "Maldito seja você, seu velho cão! Não pode deixar alguém quieto para rezar por você, ha? Que a praga o apodreça! Me deixe só, pode fazer isso?". Então um ficou rezando e blasfemando, enquanto o outro xingava por meia hora, quando um grande tronco de madeira, pelo balanço do navio, caiu sobre as pernas de George, machucando-o ligeiramente; o qual George, tomando-o nas mãos, e pensando ter sido atirado nele pelo velho Robin, o fez voar sobre o velho camarada, junto com uma enxurrada de imprecações e injúrias, e então terminaram se esmurrando.[58]

É impossível saber quantos marinheiros fariam como George, que rezava por meia hora apesar das interrupções, ou quantos teriam assumido o papel de Robin como importunador. Ao que parece, havia mais Robins que Georges. Mas está claro que, a despeito da luta de boxe mencionada, a prática privada da religião era tanto diversificada como amplamente tolerada.

Pouco se sabe sobre as crenças religiosas específicas dos marinheiros. Seus pensamentos sobre o corpo e a alma, a salvação, o pecado e a natureza do céu e do inferno não foram preservados. No entanto, as filiações formais religiosas dos marinheiros eram muitas, variando de católicos a protestantes, da Igreja da Inglaterra ao presbiterianismo e quakerismo. Quase todas as denominações estavam representadas. Marinheiros africanos, asiáticos e americanos nativos contribuíam para expandir a gama de crenças religiosas. Católicos e protestantes tinham suas diferenças, como as refletidas, de um lado, pela popularidade das baladas marítimas sobre o "papado"[59]. Mas mesmo esse antagonismo parece ter diminuído à medida que o século XVIII avançava. Como a cultura marítima de maneira geral

57. *Adventures by Sea of Edward Coxere*, pp. 131-132. Daniel F. Vickers observa a peculiar religiosidade dos pescadores da Nova Inglaterra nos séculos XVII e XVIII em *Maritime Labor in Colonial Massachusetts: A Case Study of the Essex County Cod Fishery and the Whaling Industry of Nantucket*, tese de doutorado, Princeton University, 1981, pp. 127-128.

58. *Apud* Robinson, *British Tar*, p. 110.

59. Para evidências de preconceito contra católicos, ver *Ramblin' Jack*, p. 139; *Barlow's Journal*, pp. 405-406. Sobre o cômico caso no qual marinheiros ingleses se convertem ao catolicismo, ficam bêbados, para depois destruir uma imagem de um santo, ver William Betagh, *A Voyage Round the World*, Londres, 1728, p. 255.

não assumia formas religiosas, a coexistência era relativamente fácil. De fato, os marinheiros demonstravam uma tolerância notável à diversidade e à heterodoxia de crenças que encontravam em quase todo navio mercante de tamanho razoável, desde que essas crenças não interferissem com o trabalho e com a sobrevivência. Falando de religião, Tom Bowling anunciou: "Eu não me meto nos assuntos de ninguém, só nos meus"[60]. A tolerância, no entanto, não evitava as fortes crenças. O fervor religioso e um extenso conhecimento da Bíblia, por exemplo, sustentaram Joshua Gee, um marinheiro de Massachusetts do final do século XVII, durante as provações da escravidão na Argélia, ao largo da Costa Berbere[61]. Mas é digno de nota que a maioria dos marinheiros tivesse aparentemente escassos conhecimentos da Bíblia e poucas crenças religiosas centrais para suas identidades. Para a maioria dos marinheiros, a religião era, em quase todos os aspectos, uma questão essencialmente secundária.

Quais foram as razões para isso? É impossível oferecer uma resposta definitiva, devido à natureza limitada e fragmentada das evidências sobre a crença religiosa entre os marinheiros. Mas é claro que fatores diversos podem ter contribuído para enfraquecer a força das ideias religiosas na consciência dos marinheiros. Em primeiro lugar, e mais importante, havia o simples, mas profundo, fato do isolamento do navio, sua distância social e geográfica da sociedade em terra firme e da Igreja. O contexto desinstitucionalizado da vida marítima permitiu à cultura marítima se desenvolver em relativa autonomia, visto que os marinheiros viviam à margem das convenções, símbolos e rituais da sociedade religiosa convencional por longos períodos. Como observou Edward Barlow, algo tão elementar quanto o calendário religioso mal tinha um lugar no mar: "Sim, eu sempre soube que o pior dos aprendizes vivia mesmo uma vida bem melhor que a minha, pois tinha os domingos e outros dias santos para descansar e se divertir; mas para nós todos os dias eram iguais, e muitas vezes acontecia de termos mais trabalho num sábado do que nos outros dias[62]. O trabalho no mar apagava o calendário popular de dias santos: "todos os dias eram iguais para nós". O trabalho em si – a realidade

60. Smollett, *Roderick Random*, p. 237. Christopher Hill escreveu: "Como mostra *Robinson Crusoé*, o mundo do Caribe, com seus frequentes naufrágios e resgates marítimos, levou a uma mistura de nacionalidades e credos na qual a intolerância religiosa seria extremamente inconveniente, para dizer o mínimo". O mesmo princípio com frequência se aplicava à vida a bordo do navio. Ver o artigo de Hill, "Robinson Crusoe", *History Workshop Journal*, vol. 10, 1980, p. 11.

61. *The Narrative of Joshua Gee, 1680-1687*, Hartford, Conn., 1943, p. 17.

62. *Barlow's Journal*, p. 61.

central – ditava boa parte do ritmo e da natureza da vida cultural. Não importa quantas vezes Cotton Mather instruísse os marinheiros a admitirem a Deus que "Teu olho está sempre sobre mim", o marinheiro sabia que a vida no mar era excepcional. Os olhos de Deus poderiam muito bem estar sobre o marinheiro, mas os dos pastores e os dos magistrados decididamente não estavam[63].

A experiência de trabalho do marinheiro também tendia a gerar irreligiosidade por meio de um processo de descristianização. Certas formas de crença religiosa foram ativamente desencorajadas, até mesmo erradicadas, pelos marinheiros. O processo foi sucintamente descrito por Daniel Defoe – um escritor com um conhecimento extraordinário de todas as coisas marítimas – quando ele fez Robinson Crusoé dizer as seguintes palavras:

> Que infelicidade! Tendo entrado cedo na vida marítima, que entre todos os tipos de vida é a mais destituída do temor a Deus, embora seus terrores estejam sempre diante deles; mas digo, entrando cedo na vida marítima, e na companhia dos marinheiros, todo aquele pouco sentimento religioso que eu havia nutrido foi tirado de mim pelas gozações dos meus companheiros, por um forte desprezo aos perigos, e pelas visões da morte, com as quais me habituei pelo meu longo distanciamento de todo tipo de oportunidades de conversar com qualquer coisa que não fosse igual a mim, ou de ouvir qualquer coisa que fosse boa ou tendesse a isso.[64]

A visão de Defoe era precisa. Aprender a viver como um marinheiro significava subordinar preferências religiosas à atividade prática, pois, no contexto de uma sobrevivência sempre duvidosa, a autossuficiência era mais valorizada que o sentimento religioso.

Durante momentos de crise, a religião podia ser pior que irrelevante: podia ser perigosa se ficasse entre o marinheiro e a execução de suas tarefas. O marinheiro John Baltharpe disse o mesmo em versos: "Jamais basta clamar Deus nos ajude/ E nada fazer para nos salvarmos"[65]. Apelar para Deus não adiantava, a não ser que

63. Cotton Mather, *The Lord High Admiral of All the Seas, Adored*, Boston, 1723, p. 22.
64. Defoe, *Robinson Crusoe*, p. 142. O inspirador estudo sobre descristianização é de autoria de Michelle Vovelle, *Piété Baroque et Déchristianisation en Provence au XVIIIe Siècle*, Paris, 1973. Ver também Marc Venard, "Popular Religion in the Eighteenth Century", em William J. Callahan e David Higgs (eds.), *Church and Society in Catholic Europe of the Eighteenth Century*, Cambridge, 1979, pp. 138-154.
65. Baltharpe, *The Straights Voyage*, p. 60.

todo o humanamente possível já tivesse sido feito. A crença religiosa, portanto, precisava ser, de modo geral, compatível com os imperativos da vida no mar. Sir Thomas Overbury disse que o marujo "pode até rezar, mas é por hábito, não por fé, e quando o faria ele não ousa, pois seus costumes de mau gosto fizeram disso um mau presságio"[66]. Nada de rezar até que tudo estivesse perdido, pois rezar significava, de certa forma, admitir que o esforço humano tinha falhado. Rezar era um "mau presságio", como descobrira o padre durante a tempestade. Após certas crenças e práticas religiosas serem eliminadas de um marinheiro por meio da ridicularização, a tendência irreligiosa, como sugeriu Defoe, era reforçada pelo poderoso isolamento, social e espacial, da vida no mar, e pela estrutura de classe da força de trabalho marítima.

A irreligiosidade no mar se valeu e foi posteriormente sustentada pelas antigas tradições de ceticismo e descrença da cultura plebeia. Os estudos de Christopher Hill, Keith Thomas e Jon Butler demonstraram que crenças heterodoxas abundavam entre as populações inglesa e norte-americana nos séculos XVII e XVIII, e que a Lei da Tolerância de 1689 e o declínio do poder e da disciplina nas cortes eclesiásticas inglesas facilitaram uma ampla propagação de irreligiosidade plebeia. "Zombeteiros e blasfemadores populares", céticos e anticlericais abundavam[67]. E ninguém zombava e blasfemava com tanto vigor quanto o marujo, que também era capaz de ser mais cético e anticlerical que qualquer um.

66. *Apud* Robinson, *British Tar*, p. 256.
67. Hill, *The World Turned Upside Down*, pp. 21, 29; Keith Thomas, *Religion and the Decline of Magic*, Nova York, 1971, pp. 159-173; Jon Butler, "The Future of American Religious History: Prospectus, Agenda, Transatlantic *Problematique*", *WMQ*, vol. 42, 1985, pp. 167-183; *idem*, "Magic, Astrology, and the Early American Religious Heritage, 1600-1760", *AHR*, vol. 84, 1979, pp. 317-346; G. E. Aylmer, "Unbelief in Seventeenth-Century England", em Donald Pennington e Keith Thomas (eds.), *Puritans and Revolutionaries: Essays in Seventeenth-Century History Presented to Christopher Hill*, Oxford, 1978, pp. 25, 31, 41; Robert W. Malcolmson, *Life and Labour in England, 1700-1780*, Londres, 1981, pp. 84-85. Ver também Bridenbaugh, *Cities in the Wilderness*, pp. 422, 423, em que ele defende a existência de uma crescente heterogeneização e secularização no século XVIII. Robert Currie, Alan Gilbert e Lee Horsley sugerem que o comparecimento à igreja na metade do século XVIII era baixo, chegando a apenas 10% em algumas áreas da Inglaterra. Ver também *Churches and Churchgoers: Patterns of Church Growth in the British Isles Since 1700*, Oxford, 1977, pp. 2, 21, 22. Ver também Alan D. Gilbert, *Religion and Society in Industrial England: Church, Chapel, and Social Change*, Londres, 1976, p. 7, em que ele argumenta que os "cantos sombrios da terra", onde a indiferença religiosa imperava, estavam ficando mais sombrios no início do século XVIII.

Um certo reverendo Ogilvie que foi para Nova York a bordo do *Tartar* em 1725 aparentemente cometeu o erro de tentar distribuir Bíblias aos membros menos que receptivos da tripulação do navio. Durante a viagem, o pobre reverendo foi "insultado de maneira bárbara". Os marinheiros entraram sorrateiramente em seus aposentos e "o cortaram" enquanto ele dormia "em sua rede [...] de modo que ele caiu sobre uma das armas", o que lhe provocou "danos corporais". Além disso, "tentaram diversas vezes cometer sodomia com ele". É claro que eles não tinham "do que o acusar, apenas que ele não blasfemava e bebia tão rapidamente quanto eles, e possivelmente mostrou sua desaprovação a esses vícios[,] o que os deixou ressentidos". Provavelmente, o maior dos ultrajes ocorreu quando eles o golpearam violentamente na cabeça com sua Bíblia[68].

Os piratas eram a expressão mais clara dos temores da classe dominante em relação à recusa da religião, negando categoricamente a sabedoria e os ensinamentos religiosos. Philip Ashton, ao ser capturado por piratas em 1725, formulou a questão com simplicidade. Entre esses fora da lei, "tudo o que tivesse o menor traço de religião e virtude era inteiramente banido"[69]. Um capitão mercante acreditava que os piratas não apenas expressavam a irreligião, mas que era a irreligião a própria causa da pirataria. A "causa verdadeira" da pirataria, ele afirmou, "é sem dúvida a depravação dos costumes do marinheiro, e seu pouco ou nenhum sentimento religioso"[70].

Cotton Mather e Benjamin Colman, dois ministros religiosos de Boston que pregavam durante execuções de piratas, não poderiam ter concordado mais fervorosamente. Mather afirmou que o pirata

Debocha do medo e, como um cavalo correndo para a batalha, lança-se às grosserias mais abomináveis. *Revoltas*, *motins*, devassidão acabam se lhe tornando familiares. Terríveis *ofensas* e a língua dos demônios proclama sua *língua acendida no fogo do inferno*.

68. Richard Hewitt ao bispo de Londres, Warwick County, 29 de julho de 1725, Fulham Palace Papers 14, Lambeth Palace, Londres, No. 65. Essa referência à sodomia é uma das pouquíssimas referências à sexualidade entre os marinheiros do início do século XVIII. Embora seja certo que práticas sexuais alternativas eram comuns, e mesmo permitidas, no mar, é impossível saber quão disseminadas elas eram ou o que os marinheiros pensavam sobre elas. Ver Burg, *Sodomy and the Perception of Evil*, e, mais relevante, A. N. Gilbert, "Buggery and the British Navy, 1700-1861", *Journal of Social History*, vol. 10, 1976, pp. 72-98.

69. John Barnard, *Ashton's Memorial: An History of the Strange Adventures, and Signal Deliverances of Mr. Philip Ashton...* (Boston, 1725), 18, 7.

70. *Piracy Destroy'd*, 3.

Canções obscenas e depravadas, capazes de empestear o próprio ar no qual são proferidas, são a expressão mais refinada de sua música vocal. *Jogos desonestos* se tornam uma parte não desprezível de seus negócios. E não tarda para que essa impiedade evolua para *malignidade*. Ele abandona, ele abomina as *Igrejas* de Deus.

Ainda pior, os piratas "proferem *desobediências* intoleráveis aos céus em suas blasfêmias". E, o mais grave de tudo, "*desrespeito monstruoso* a seus superiores é expresso por eles. Eles *debocham* dos ministros e mensageiros de Deus, com insolências ultrajantes". Colman só pôde completar com um "amém". Esses piratas, que audaciosamente "riam dos próprios trovões de Deus", poderiam facilmente ter admirado Suas "maravilhas [...] na imensidão", mas nunca estavam "pensando Nele", e sim "sempre O desafiando e Lhe rogando blasfêmias"[71].

A irreligiosidade militante impregnava o mundo social dos piratas. O capitão pirata Charles Bellamy sentia-se um "príncipe livre", com o direito de declarar guerra contra o mundo inteiro; isso, completou ele antinomicamente, "minha consciência me diz". Mas ele prosseguiu, criticando os marinheiros "que permitem que os superiores os chutem pelo convés a seu bel-prazer; e [que] depositam sua fé num cafetão de um pastor; um gorducho, que nem pratica nem acredita em nada do que fala para os imbecis para os quais ele prega"[72]. Aqui, o ceticismo e o anticlericalismo se uniam em uma condenação rápida e certeira.

Embora alguns marinheiros – e aqui os piratas parecem ser o exemplo mais extremo – tomassem a irreligiosidade como forma de expressar suas muitas insatisfações com seus superiores, havia, é claro, alternativas. Alguns homens teciam

71. Cotton Mather, *Useful Remarks: An Essay Upon Remarkables in the Way of Wicked Men: A Sermon on the Tragical End unto which the Way of Twenty-Six Pirates Brought Them...* (New London, Conn., 1723), 13, 15; Benjamin Colman, *It is a Fearful Thing to Fall into the Hands of the Living God...*, Boston, 1726, pp. 22, 27. Ver também Mather, *Fearful Warnings to Prevent Fearful Judgments*, Boston, 1704, p. 41.

72. Capitão Charles Johnson [Daniel Defoe], *A General History of the Pyrates*, ed. Manuel Schonhorn, 1724, 1728, (reimpr. Columbia, S.C., 1972), p. 587. Outros piratas aparentemente compartilhavam dos sentimentos de Bellamy. Um romance do início do século XVIII, provavelmente escrito por Defoe e talvez baseado em incidentes reais, narrou as aventuras do capitão mercante George Roberts, que foi capturado por piratas e indicado por alguns para ser capelão. Mas, aparentemente, a maioria dos ladrões do mar ficou do lado do pirata que retrucou: "Não, eles não querem nada de Deus sendo pregado lá: Pois piratas não têm Deus a não ser seu *Dinheiro*, nem *Salvador* a não ser seus *Braços*". Ver Roberts, *The Four Years Voyages of Capt. George Roberts...*, Londres, 1726. Ver também *Boston News-Letter*, 4-11 ago. 1718.

críticas especificamente cristãs à forma como eram tratados pelos mercadores e capitães para os quais transportavam os tesouros do mundo. Edward Barlow denunciou as práticas não cristãs dos seus comandantes com iguais constância e intensidade[73]. Jack Cremer reclamava do seu "arrogante" e "arbitrário" capitão, que deveria "nos tratar de um jeito mais cristão"[74]. Outros marinheiros reivindicavam seu direito a um "sepultamento cristão", especialmente quando a alternativa era ser jogado no mar, sem cerimônia ou cuidado. Como diziam os versos: "Nos mares o maior peixe devora os menores/ Assim também alguns homens esmagam todos aqueles ao seu alcance"[75]. Era uma metáfora facilmente acessível aos marinheiros, e também uma realidade à qual eles tinham que dar uma resposta. Alguns homens demonstravam seu descontentamento com seus superiores por meio da irreligião, enquanto outros o faziam usando uma linguagem religiosa.

A religião do marinheiro era, assim, um conjunto complexo de crença, dúvida e incredulidade. Alguns marinheiros tinham crenças religiosas que os ajudavam durante as adversidades e dificuldades; muitos usavam um senso de ética cristã para recriminar sua situação e o tratamento que recebiam. Provavelmente um número ainda maior adotava uma atitude cética e distante em relação à religião, duvidando e ignorando os ensinamentos oficiais das diversas Igrejas e de seus representantes. Por razões sociais e também relacionadas ao trabalho, a religião assumia um lugar secundário na visão de mundo da maioria dos marinheiros.

William Byrd II, o patriarca dono de *plantations* na Virgínia, uma vez defendeu que "é natural que homens indefesos adorem seu Criador de um jeito ou de outro"[76]. Mas suas palavras, quando aplicadas aos marinheiros, sugerem uma curiosa ironia. Os marinheiros estavam sempre à beira do desastre; viviam à mercê da natureza. Ainda assim, a própria potência dos elementos naturais e a consequente necessidade de lutar contra eles eram aspectos centrais na promoção

73. Para uma denúncia bastante dura, ver *Barlow's Journal*, p. 553.
74. *Ramblin' Jack*, p. 84.
75. John Flavel, *Navigation Spiritualized; Or, a New Compass for Sea-Men*, Boston, 1725, p. 97.
76. Byrd, *apud* Patricia Bonomi e Peter Eisenstadt, "Church Adherence in the Eighteenth-Century American Colonies", *WMQ*, sér. 3, vol. 39, 1982, p. 245. O presente argumento sustenta que a descrença plebeia não era tão rara ou impossível como sugerido por Lucien Febvre em *The Problem of Unbelief in the Sixteenth Century: The Religion of Rabelais*, trad. Beatrice Gottlieb, Cambridge, Mass., 1982, e James F. Turner, *Without God, Without Creed: The Origins of Unbelief in America*, Baltimore, 1985, p. 3. Para uma interessante crítica de Febvre, ver David Wootton, "Unbelief in Early Modern Europe", *History Workshop Journal*, vol. 20, 1985, pp. 82-100.

de uma visão de mundo menos religiosa entre os marinheiros. A ajuda mútua e a solidariedade, tão intensamente essenciais para a sobrevivência, ofuscavam a religião em valor e importância cultural. A irreligião se tornou uma base para a comunidade, uma espécie de triunfo sobre uma situação natural ameaçadora.

Embora equivocados em um aspecto, os comentários de William Byrd sobre as crenças dos "homens indefesos" estavam corretos em outro. A onipotência dos elementos forçosamente afetava a visão de mundo do marinheiro, intensificando, porém, não o seu vínculo com a religião formal, mas com crenças e práticas frequentemente desacreditadas como "superstições". A visão de mundo do marinheiro combinava o natural, o sobrenatural, o mágico e o material.

O trabalho do marinheiro demandava uma sensibilidade precisa para com a natureza, uma percepção que permitia a ele criar um conhecimento confiável a partir da observação de sinais naturais. A natureza, tão central para seu trabalho, não era menos central para sua consciência. Um homem do mar, como apontou Ned Ward, "confia mais no Sol como guia do que no Criador dele"[77]. Os marinheiros criaram um rico repertório de conhecimentos, boa parte deles genuinamente científicos e capazes de previsões confiáveis, tanto no céu quanto na terra. Eles estudavam e interpretavam os movimentos e as características do sol, da lua, das estrelas, das nuvens, dos ventos e das águas, e mesmo da vida selvagem marinha.

Um anel em torno do sol era um mau presságio para um navio em alto-mar e sua tripulação. Como escreveu um passageiro marinho em seu diário em 1715: "Vemos um anel nebuloso em torno do sol, que os marinheiros dizem ser um sinal infalível de mau tempo ou vendaval". Um "grande círculo ao redor do sol", explicou William Dampier, um dos homens mais sábios do início da era marítima moderna, significava "tempestades de vento ou muita chuva". Uma fratura no círculo, ademais, indicava de que direção os ventos soprariam. Outro exemplo de conhecimento sobre o sol estava contido no seguinte "dito popular": "um *alvorecer alto* terá *ventos fortes*, *um alvorecer baixo*, *ventos fracos*"[78].

77. Ward, *Wooden World*, p. 37.
78. *Journal of John Fontaine*, p. 71; Dampier, "New Voyage", pp. 295-296, 498. [N. da T.: No original em inglês, "*high Dawn*" e "*low Dawn*". No "alvorecer alto", o sol nasce sobre um banco de nuvens; no "alvorecer baixo", nasce rente ao horizonte.]

Os marinheiros também observavam a lua com atenção, pois ela influenciava as marés e as correntes. Um anel em torno da lua, como no sol, sugeria uma tempestade. Dampier acreditava que, "se há tempo muito ruim no mês, é cerca de dois ou três dias antes ou depois da lua cheia ou mudança da lua". Um tom esverdeado na lua poderia indicar "alguns dias de tempo bom". A relação entre a lua e as estrelas também era alvo de um olhar atento. "Ao nascer da lua", comentou John Fontaine, "uma estrela nascia logo depois e seguia a lua, o que os marinheiros diziam ser um forte sinal de tempestade e [que] em situações assim [uma tempestade] comumente acontece"[79].

Outros elementos trariam mensagens próprias. Era "um provérbio entre os marinheiros: Vento Alto, Mar Alto, Vento Baixo, Mar Baixo". Em climas quentes, os marinheiros ficavam atentos aos ventos, que, com frequência, erguiam ondas repentinas em todo o entorno. Em algumas regiões, a direção dos ventos revelava probabilidades climáticas. Nos trópicos, nuvens que se juntavam no horizonte eram "um forte sinal de terra". Ficava quase sempre "enevoado ou nublado sobre a terra; mesmo com tempo limpo no mar". Alguns marinheiros acreditavam que os animais marinhos transmitiam informações sobre o tempo[80]. Toninhas "vêm em cardume de ambos os lados do navio: um sinal de tempestade, como dizem os marinheiros". Bonitas "nadando ao lado do navio eram um sinal de mudança de vento". Porcos-do-mar eram vistos como "arautos de vendavais, e nadam contra o vento, ou que o vento virá da direção para onde eles foram"[81].

O sinal que indicava a probabilidade natural não era radicalmente diferente do sinal que funcionava como presságio da sorte futura. Os marinheiros compartilhavam a crença, presente na alta e na baixa cultura, de que seria possível prever o futuro a partir dos sinais do presente. Essa crença ganhou um significado extraordinário entre marinheiros, que tinham urgência em fazer uma natureza todo-poderosa parecer mais compreensível e, portanto, controlável. O marinheiro, cuja vida era ameaçada cotidianamente, deu aos presságios um lugar central em sua perspectiva, buscando dominar seu entorno não apenas por meio da observação da natureza, mas também por meio da magia, do ritual e da interpretação sobrenatural. O marujo buscava constantemente por sinais, sempre ciente de que a própria vida talvez dependesse deles. Tanto no mar quanto na terra, o sinal era com frequência uma materialização do medo[82].

79. *The Journal of James Younge*, ed. F. N. L. Poynter, Hamden, Conn., 1963, p. 113; Dampier, "New Voyage", p. 416; Jeremy Roch, "The First Journal", em Ingram (ed.), *Three Sea Journals*, p. 63; *Journal of John Fontaine*, p. 49. Ver também *Journal of James Younge*, p. 62; "The Journal of Francis Rogers", p. 151.

80. Dampier, "New Voyage", p. 217; *Journal of John Fontaine*, p. 71; Funnell, *Voyage*, pp. 225-226.

81. Teonge, *Diary*, p. 30; *Barlow's Journal*, p. 442; "The Journal of Francis Rogers", p. 144.

Os presságios apareciam ao marinheiro das mais variadas formas. Alguns vinham dos céus. Cometas e estrelas cadentes, por exemplo, sugeriam boa ou má sorte. Um outro presságio era o fogo de Santelmo, o "corpo santo" ou massa de material brilhante que às vezes aparecia depois de uma tempestade no mar. Santelmo, um diminutivo de Santo Erasmo, o santo padroeiro dos marinheiros do Mediterrâneo, aparecia "como uma grande bola de fogo", como "uma pequena estrela" ou uma "luz frágil" normalmente fixada a um mastro[83]. O fogo de Santelmo era interpretado de maneiras diferentes, como corporificação de Cristo, do Santo Espírito ou de Castor e Pólux, os argonautas que na mitologia antiga procuravam pelo velo de ouro. Alguns viam no fogo a alma fugidia de um companheiro morto que voltava para alertá-los sobre perigos iminentes. No século XVII, as interpretações mais religiosas e sobrenaturais para o fogo de Santelmo parecem ter dominado. Ao avistar o corpo santo, escreveu o dr. John Covel em 1670, nossos homens "dificilmente seriam convencidos de que eles não eram algum *Hobgoblins** ou *Fadas*, ou os corpos encantados de bruxas, e tínhamos muitas ótimas histórias pra contar sobre o assunto". Essas interpretações sobrenaturais desapareceram ao longo do século XVIII[84].

O fogo de Santelmo era também um presságio sobre o clima. A aparição de um único corpo santo indicava uma tempestade iminente ou talvez um vago "futuro sombrio". Dois corpos santos – Castor *e* Pólux – sugeriam tempo bom e boa sorte. "Os marinheiros", escreveu um viajante, "tinham a ideia de que quando os meteoros Castor e Pólux não aparecem juntos, que isso era um mau presságio".

82. Thomas, *Religion and the Decline of Magic*, 89-91, 623-8; Robert Muchembled, *Popular Culture and Elite Culture in France, 1400-1750*, trad. Por Lydia Cochrane (Baton Rouge, La., 1985), 80.

83. Capitão Edgar K. Thopson, "The Tradition of St. Elmo's Fire," *American Neptune* 24 (1964), 213-14. "Simsons Voyage," f. 52; "Voyage to Guinea, Antego, Bay of Campeachy, Cuba, Barbadoes, &c, 1714-1723," BL, Add. Ms. 39946, f. 5; George G. Carey, "The Tradition of St. Elmo's Fire," *American Neptune* 23 (1963), 29-38. Sobre cometas, ver *Journal of James Yonge*, 70.

* *Hobgoblin* é uma criatura do folclore germânico (uma variação mais robusta do também folclórico *goblin*), frequentemente retratado na literatura como um ser capaz de ajudar ou então atormentar os seres humanos. (N. da T.)

84. J. Theodore Bent (ed.), "Extracts from the Diaries of Dr. John Covel, 1670-1679", em *Early Voyages and Travels in the Levant*, Nova York, 1893, p. 127. Sobre a evolução laica de conceitos no século XVIII, ver Carey, "St. Elmo's Fire", pp. 37, 29.

Um corpo santo no topo do mastro principal era um bom sinal, mas quando "eles apareciam no convés", assemelhando-se a "um grande verme brilhante", "isso é geralmente visto como mau sinal"[85].

Outros presságios incluíam pássaros conhecidos como "filhotes do diabo", o golfinho-de-risso que prometia "maldades" ou algo tão intangível quanto o sentimento experimentado pelo ansioso marinheiro "não satisfeito em [sua] mente". Talvez não surpreendentemente em um ambiente masculino por completo, as mulheres às vezes eram vistas como maus presságios. Em 14 de fevereiro de 1683, um grupo de marinheiros estava "escolhendo namoradas e discursando sobre as intrigas das mulheres" quando "caiu uma tempestade prodigiosa" que durou por quase duas semanas. Os marinheiros "concluíram que falar sobre mulheres no mar trazia muito azar, e ocasionou a tempestade"[86]. Alguns marinheiros aparentemente acreditavam que as mulheres, como os seguidores de religiões ortodoxas, eram fontes potenciais de conflito e talvez de uma eventual fratura na ordem solidária do navio.

A crença em presságios frequentemente implicava a crença em espíritos. Os marinheiros às vezes sentiam a presença espiritual de seus camaradas falecidos. Os espíritos assumiam formas visíveis. Como afirmou "Ramblin' Jack" Cremer: "Eu observei que os marinheiros em geral têm uma noção de temor a aparições"[87]. Francis Rogers, um homem sem nenhuma inclinação para acreditar em fantasmas, descreveu um incidente a bordo do *William Galley* em 1705. Um homem trabalhando em seu turno por volta das nove da noite avistou um barco a estibordo. "De início eu não [o vi]", declarou Rogers, "mas então o vi [como assim pensei] muito claramente, e ele parecia tão perto de nós, fiquei um tanto surpreso, pois não esperava um barco no meio do oceano, por assim dizer". Espantado pela presença dessa pequena embarcação em alto-mar, o marinheiro chamou o capitão, que se mostrou não menos perplexo, pois seus cálculos também indicavam que não havia nenhuma

85. "Simsons Voyage", f. 52; Dampier, "New Voyage", p. 414; *Journal of John Fontaine*, p. 76; Carey, "St Elmo's Fire", p. 35; Thompson, "St. Elmo's Fire", p. 214. Pelo que conheço, ninguém estudou Castor e Pólux como símbolos, entre os marinheiros, do amor fraternal ou entre homens.

86. "The Third Journal of Jeremy Roch", p. 103; "Simsons Voyage", f. 47; *Adventures by Sea of Edward Coxere*, p. 45; "Cowley's Voyage Round the Globe", em William Hacke (ed.), *A Collection of Original Voyages*, Londres, 1699, p. 6. Sobre as mulheres, ver também *Barlow's Journal*, pp. 171, 257. Sobre presságios, ver Fletcher S. Bassett, *Sea Phantoms: or Legends and Superstitions of the Sea and Sailors in All Lands and at All Times*, Chicago, 1885, pp. 126-132, 274-281.

87. *Ramblin' Jack*, p. 90.

terra por perto. "Nós o abordamos várias vezes, quando ele estava perto de nós", continuou Rogers, "mas sem resposta. Às vezes imaginávamos que víamos claramente homens remando e então de novo [depois] não sabíamos dizer o que pensar deles". As coisas continuaram assim por "quase meia hora. Às vezes achávamos que ele estava quase a bordo e então sumia de repente. Atirei nele com uma pistola; ele continuou igual por um pouco de tempo, e então não vimos mais o nosso barco". O sr. Pugh, o primeiro imediato, propôs que aquele seria "o barco de Caronte para o sr. Nesbitt (que estava então bastante doente), dizendo que acreditava que ele iria morrer, como de fato ocorreu, acho que na noite seguinte". Todos a bordo que viram o barco "concluíram que foi uma aparição anunciando a morte do sr. Nesbitt". Rogers acrescentou um *post scriptum*: "Eu não posso dizer o que pensar dentro de mim sobre isso, não estando muito disposto a acreditar em histórias de aparições, mas foi isso que pensamos na época"[88]. Tais espíritos apareciam para os marinheiros no contexto de perigos naturais ou sociais, para alertar sobre a possibilidade de morte ou vingar alguém tratado injustamente.

Até um ponto desconhecido, os marinheiros também acreditavam no poder dos mágicos, embora essa crença fosse mais pronunciada no século XVII que no século XVIII. Edward Barlow, por exemplo, não sabia o que pensar sobre esconjuros e feitiçarias. Ele relatou que um de seus capitães acreditava ter sido enfeitiçado por uma velha. Os temores do capitão aumentaram quando eles encontraram "um gato preto a bordo, que nunca havia sido visto antes, e ninguém da companhia do nosso navio sabia como ele havia chegado a bordo". O navio mais tarde afundou, levando Barlow a afirmar que, sim, eles haviam sido enfeitiçados, porém acrescentando uma ressalva: "Se existem bruxas eu não sei, mas havia grandes sinais de que nosso mestre não teria uma sorte melhor, como ficou provado, todas as coisas dando tão errado nessa nossa última viagem, e ele estando tão apavorado e atormentado em sua mente"[89]. Edward Coxere, como Barlow um marinheiro do final do século XVII, falou de um homem que "ficou aleijado no ombro" quando

88. "The Journal of Francis Rogers", pp. 223-224. Não existem evidências suficientes que sugiram que os mortos funcionavam como um grupo etário na sociedade marítima. Ver Natalie Zemon Davis, "Some Tasks and Themes in the Study of Popular Religion", em C. Trinkhaus e H. A. Oberman (eds.), *The Pursuit of Holiness in Late Medieval and Renaissance Religion*, Leiden, 1974, pp. 327-335.

89. *Barlow's Journal*, pp. 259, 261; ver também p. 471. As crenças mais antigas dos marinheiros em "provocadores de tempestades" ou em mágicos são detalhadas em Bassett, *Sea Phantoms*, pp. 101-120.

sua "cama foi subitamente puxada debaixo dele, e ele foi jogado ao chão por um espírito mau". O mesmo homem depois acusou um outro de ser "o feiticeiro que o havia encantado" e procedeu à encenação de um ritual de exorcismo, levando uma espicha incandescente ao mastro principal "para punir ou matar o feiticeiro". Coxere descreveu essas "extravagâncias" com distanciamento e ceticismo[90]. Podemos provavelmente afirmar com segurança que marinheiros como Barlow e Coxere perderam a fé no poder de mistificadores homens e mulheres porque a rede social da qual os mágicos dependiam para obter conhecimentos e aconselhamento efetivo não podia ser replicada no mundo disperso e móvel do trabalho marítimo. Quando o século XVIII chegou, os praticantes de magia pareciam aos marinheiros quase tão pouco atraentes quanto os agentes oficiais da religião[91].

A visão de mundo do marinheiro combinava crenças, referências e orientações cristãs e pré-cristãs. Os marinheiros usavam a mitologia clássica, lendas bíblicas e narrativas tradicionais para criar seu próprio folclore e seu panteão de personagens significativos. Castor e Pólux apareciam com o fogo de Santelmo; Caronte e o rio Estige apareciam para marinheiros prestes a morrer; Netuno aparecia com proeminência crescente nos rituais marítimos. Noções pagãs como "sorte" assumiam significado especial entre marinheiros, sustentando uma variedade de crenças. Marinheiros colocavam moedas "sob os mastros" para ter sorte, riqueza, velocidade, um retorno seguro, ou proteção contra maus espíritos. Alguns marujos acreditavam que a moeda seria o pagamento do barqueiro Caronte na travessia do rio Estige[92]. A noção de sorte, como argumentou Keith Thomas, era popular entre ingleses e inglesas comuns no início da Era Moderna, especialmente porque com frequência seus destinos pouco dependiam de esforço e mérito[93].

A visão de mundo do marinheiro era um amálgama de religião e irreligião, magia e materialismo, superstição e autoajuda[94]. O marinheiro utilizava a observação empírica básica da natureza e suas irregularidades para agir com o máximo possível de êxito dentro de certos limites. Ainda assim, é preciso ressaltar que o marujo não via a natureza de forma mística. O mar raramente, ou nunca, assumia o papel de ser imaginário e onipotente. E nem os marinheiros faziam sacrifícios ao mar ou à sua gama especial de divindades, como seus ancestrais pagãos costumavam fazer. Os marinheiros anglo-americanos raramente apelavam aos santos por proteção[95]. Estudavam as "maravilhas das profundezas", mas, como não se cansavam de repetir os religiosos, não reconheciam Deus como o autor dessas maravilhas[96]. Além disso, os marinheiros não costumavam invocar a "vontade de Deus" como explicação abrangente para sua situação. Ainda menos se submetiam ao "destino". Sua perspectiva, fundamentalmente moldada pela natureza e por seu ambiente de trabalho, se baseava numa visão essencialmente materialista da natureza, uma vontade de fazer uma natureza onipotente parecer ordeira e compreensível, e uma necessidade de confiar uns aos outros suas chances de sobrevivência. Mas as mesmas forças que criavam essas tendências também produziam obstáculos à sua extensão e realização última. As vicissitudes incontroláveis da natureza, a extrema vulnerabilidade dos marinheiros e a frequência das mortes no mar davam um poder especial à superstição, aos presságios, aos rituais pessoais e à crença na sorte[97].

A gênese e a perpetuação da cultura marítima estavam intimamente relacionadas ao "ciclo de vida" dos trabalhadores marítimos, particularmente aos rituais e atividades que marcavam as fases da vida no mar. A vida cultural era central tanto para a identidade individual do marinheiro como para sua consciência coletiva. Afinal de contas, um homem se tornava um marinheiro não apenas aprendendo o trabalho e a linguagem do mar, mas também pela iniciação ritualística. O "batismo

90. *Adventures by Sea of Edward Coxere*, pp. 44, 45.
91. Thomas, *Religion and the Decline of Magic*, pp. 172. O argumento apresentado aqui não explica totalmente a confiança vacilante em homens e mulheres astutos, pois por essa lógica os marinheiros não os teriam tido em alta conta nos séculos XVI e XVII. Talvez a internacionalização do comércio tenha contribuído para o colapso das crenças antigas.
92. "The Second Journal of Jeremy Roch", p. 98; Henning Henningsen, "Coins for Luck Under the Mast", *Mariner's Mirror*, vol. 51, 1965, pp. 205-210. Ver também Bassett, *Sea Phantoms*, pp. 437-439.
93. Thomas, *Religion and the Decline of Magic*, pp. 111-112.
94. Keith Thomas escreveu: "Estamos diante nesse período não de um único código, mas de um amálgama de resíduos culturais de muitas maneiras diferentes de pensar, cristãs e pagãs, germânicas e clássicas; e seria absurdo afirmar que todos esses elementos foram reunidos para formar um sistema novo e coerente". Ver *Religion and the Decline of Magic*, p. 627.
95. Os católicos, é claro, faziam esse tipo de súplica com mais frequência que os protestantes, embora a extensão dessas preces seja desconhecida. Um exemplo de oração para um santo como protetor pode ser encontrado no *Journal of James Younge*, do século XVII, p. 78. Para uma história mais antiga sobre sacrifício a divindades pagãs no mar, ver Bassett, *Sea Phantoms*, pp. 379-392.
96. *Barlow's Journal*, p. 410; *Whitefield's Journals*, p. 107.
97. C. John Somerville em *Popular Religion in Restoration England*, Gainesville, Fla., 1977, p. 73, discute o declínio geral da crença em ações sobrenaturais no final do século XVII.

do marinheiro", um clássico rito de passagem, era realizado quando os novatos "atravessavam a linha" pela primeira vez, isto é, o equador. Praticado por todas as nacionalidades e, portanto, parte de uma cultura marítima internacional, o batismo do marinheiro era essencialmente uma cerimônia de iniciação que marcava a passagem para o mundo social e cultural do marinheiro de alto-mar. Surgindo entre os marinheiros ingleses no final do século XVII, o ritual de travessia da linha do equador correspondeu quase exatamente ao crescimento decisivo do número de homens mobilizados para o trabalho em alto-mar. Os ritos expressavam e reforçavam uma nova identidade ocupacional entre esses homens. As celebrações durante a travessia do equador eram uma parte pulsante e significativa de cada viagem[98].

Ao cruzar "para a parte austral do mundo", exigia-se que todo marinheiro – e, mais tarde, todo passageiro – passasse pela iniciação. O novato tinha uma escolha: ser baixado até o mar ou pagar uma multa. Francis Rogers ofereceu uma descrição detalhada dessas atividades:

> Cinco entre nossos homens, não querendo pagar uma garrafa de conhaque e uma libra de açúcar, foram baixados ao mar de acordo com o costume, sendo aquela a primeira vez que passavam [pelo equador]. A maneira de baixar é assim; há um bloco amarrado firme no braço principal da verga, através do qual se passa uma corda longa, uma extremidade da qual chega ao tombadilho, a outra à água, em cuja ponta amarra-se uma estaca de cerca de meio metro atravessada, na qual a pessoa se senta, segurando firme a corda com as mãos enquanto sobe, tendo ao redor de si um nó corrediço; quando está pronto ele é içado até bem perto do braço da verga, pelas pessoas no tombadilho, e solto de uma vez. Seu próprio peso daquela altura o mergulha na água até a quilha do navio; então o puxam novamente o mais rápido que podem e fazem assim com ele por três vezes, então ele é liberado e pode beber com os outros que tinham pagado.

Um mergulho de tirar o fôlego, o impacto contra o mar, uma imersão profunda: esses eram os elementos do batismo do marinheiro[99] (ver figura 12).

98. Devo muito, nesta seção, ao ótimo estudo de Henning Henningsen, *Crossing the Equator: Sailor's Baptism and Other Initiation Rites*, Copenhagen, 1961. Ver também Bassett, *Sea Phantoms*, pp. 416-420. Sobre a origem do ritual, ver Henningsen, *Crossing the Equator*, pp. 88, 84, 245, 266; e Weibust, *Deep Sea Sailors*, p. 213. Edward Barlow, um marinheiro do final do século XVII, sugeriu uma origem anterior ao chamar o rito de "um antigo costume entre marinheiros", "um antigo costume do mar". Ver *Barlow's Journal*, pp. 181, 344.

99. "The Journal of Francis Rogers", p. 152; Henningsen, *Crossing the Equator*, p. 103. Outras descrições e menções relativas aos ritos de iniciação dos marinheiros estão presentes em Rogers, *Cruising Voyage*, pp. 17-18; Esquemeling, *Buccaneers of America*, p. 10; Harvey v. Barry, SC ADM, 1729, f. 716; Teonge, *Diary*, p. 47; Cooke, *Voyage*, p. 12; "Voyage to Guinea", BL, Add. Ms. 39946, ff. 1, 5, 27; Alexander Hamilton, *Gentleman's Progress: The Itinerarium of Dr. Alexander Hamilton, 1744*, ed. Carl Bridenbaugh, Chapel Hill, N.C., 1948, p. 56, "Captain Pennycook's Journal", BL, Add. Ms. 40796; *Life and Adventures of Mathew Bishop*, p. 16; "Diaries of Covel", p. 105. Alguns marinheiros realizavam esses ritos ao atravessar o trópico de Câncer, ao passar pelo estreito de Gibraltar e ao viajar para outros lugares. Há uma excelente descrição do batismo tal como era praticado pelos marinheiros franceses em Robert Challe, *Journal d'un voyage fait aux Indes Orientales, 1690-1691*, Paris, 1979, pp. 189-193, em que se observa que o ritual "é um costume e não é impedido" pelo capitão. Devo essa referência a Roy Ritchie.

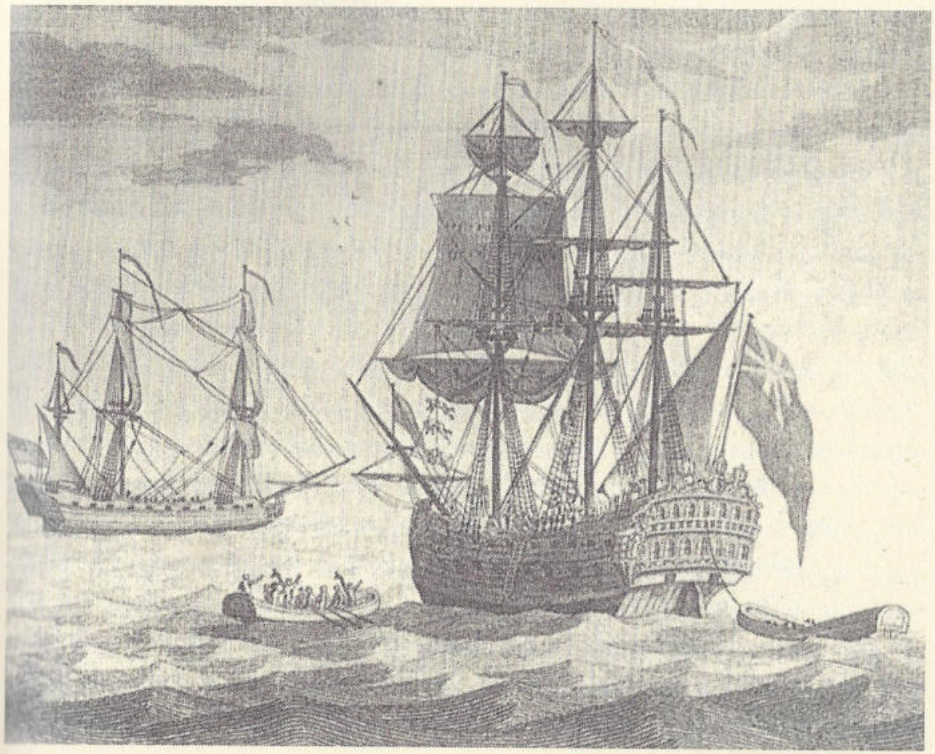


Figura 12. As cerimônias da travessia do equador. Observam-se três marinheiros, pendurados na barra, prestes a serem baixados ao oceano como rito de iniciação na confraria dos marinheiros de alto-mar.

A cerimônia não era muito diferente do *charivari*, o popular concurso da sociedade de terra firme. A disciplina a bordo era relaxada por um momento, embora permanecessem algumas barreiras entre o capitão e a tripulação. Alguns

capitães provavelmente permaneciam apartados dessas festividades a fim de manter distância e preservar a autoridade. Outros viam o ritual como excessivamente "pagão"[100]. Mas havia outras razões para desaprovação. A cerimônia invertia temporariamente a hierarquia oficial do navio, e muitos capitães eram tratados com desprezo e zombaria[101]. A Igreja era também satirizada. Cruzar a linha, como Henning Henningsen insistiu, não era um ritual cristão. No início do século XVIII, o deus pagão Netuno aparecia como uma figura simbólica que supervisionava essa importante ocasião. No entanto, os marinheiros não adoravam Netuno, nem acreditavam em seus poderes naturais ou sobrenaturais. O batismo do marinheiro tinha muito pouco ou nada a ver com o batismo cristão[102]. Fiéis à sua tradição irreligiosa, os marinheiros despojaram o batismo dos seus significados religiosos e o usaram para servir aos fins da solidariedade ocupacional. Os ritos não apenas expressavam uma consciência compartilhada entre os marinheiros, mas, ao mesmo tempo, dramatizavam as divisões existentes na ordem social do navio.

Uma vez os marinheiros iniciados na fraternidade das profundezas, a cultura e a comunidade marítimas se expandiam e eram sustentadas por uma variedade de atividades: cantar, dançar, contar histórias e beber. Os rituais de sociabilidade eram cruciais no mundo isolado de madeira. Provavelmente a expressão cultural mais importante para a criação de laços entre os homens do mar eram as canções. De fato, a cultura marítima é célebre há muito tempo, e com toda justiça, por suas músicas, suas vozes, suas letras e suas baladas. O final do século XVII, escreveu C. H. Firth, testemunhou "um forte aumento no número de baladas que descreviam as vidas, as aventuras, os amores, os casamentos, os encontros e

100. Rogers, *Cruising Voyage*, p. 18.

101. Henningsen, autor do estudo mais erudito e abrangente sobre o batismo dos marinheiros, observou: "É bastante improvável que, em tempos primevos, o capitão tomasse parte nas celebrações que se seguiam ao batismo, pois isso seria prejudicial à disciplina". Alguns capitães aparentemente achavam essas cerimônias ofensivas e as desencorajavam inteiramente. Ver *Crossing the Equator*, p. 108, e também as pp. 15, 60, 62, 110. Encontrei uma evidência que contradiz o argumento de Henningsen sobre a não participação dos capitães. Ela vem de "Captain Pennycook's Journal", Add. Ms. 40796, de 1698[?]. "Nesta manhã atravessamos o trópico de Câncer. Fiz com que se realizassem as cerimônias habituais, mergulhando quem não havia passado por ele antes, e se recusava a pagar a quantia habitual de uma tigela de ponche".

102. Henningsen, *Crossing the Equator*, p. 298: "O batismo no mar não tem nada a ver com o batismo cristão, embora normalmente se pense ser esse o caso". Henningsen também observa que os marinheiros não adoravam Netuno e que não acreditavam em seus poderes naturais ou sobrenaturais (pp. 120, 124).

as partidas dos marinheiros"[103]. Essas baladas refletiam muitos dos temas discutidos anteriormente. O "lamento dos marinheiros", uma forma primeva de *blues*, consistia em canções melancólicas sobre a separação do marinheiro de sua esposa, filhos, pais, amigos e casa. Os marinheiros também cantavam baladas sobre os perigos e as aventuras, a tragédia e a luta, as batalhas marítimas, as tempestades, o recrutamento forçado e os naufrágios[104]. A celeuma ou canção de trabalho era criada para acompanhar, e até mesmo ajudar, o trabalho manual. As celeumas eram meio cantadas e meio entoadas, num padrão de chamado e resposta muito provavelmente adaptado da cultura africana. Eram normalmente pobres em ritmo e generosas em profanidades. O líder da celeuma "tradicionalmente tinha licença para improvisar como quisesse e insultar os oficiais impunemente". Celeumas de cabrestante eram cantadas ao erguer a âncora, içar as velas ou carregar e descarregar mercadorias. Havia celeumas para puxadas longas, canções para içar nas quais um tempo longo era seguido por um tempo curto; celeumas para puxadas curtas, usualmente para a única puxada necessária para abrir as velas ao vento; e, finalmente, celeumas em que se movia uma mão após a outra ao içar velas mais leves. Essas canções, com toda a sua variedade, eram os próprios veículos de uma consciência coletiva no mar, o meio pelo qual os marujos expressavam os temores, as esperanças, as necessidades e a realidade social que compartilhavam. Os laços que gradualmente e aos trancos emergiam da cooperação a bordo do navio frequentemente se imiscuíam nas canções[105].

A dança era outra parte crucial da vida cultural no navio. Como escreveu John Baltharpe em versos:

> Às vezes, para afastar preocupações tristes
> No castelo de proa dançamos o *hay*
> Às vezes não dançamos nada, só pulamos por toda parte

103. A análise de canções marítimas torna-se difícil por problemas de datação. Como as canções eram parte de uma tradição oral, na qual eram continuamente modificadas, é difícil utilizá-las como evidência específica da vida marítima no início do século XVIII. Ver Firth, *Naval Songs and Ballads*, pp. lix, xliv.

104. Robinson, *British Tar*, pp. 348-359, 405, 429; Weibust, *Deep Sea Sailors*, pp. 129-143.

105. Peter Burke, *Popular Culture in Early Modern Europe*, Nova York, 1978, p. 44; Frederick Pease Harlow, "Chanteying Aboard American Ships", *American Neptune*, vol. 8, 1948, pp. 81-89. L. G. Carr Laughton, em "Shantying and Shanties", *Mariner's Mirror*, vol. 9, 1923, pp. 48-55, 66-74, destaca "a triste escassez de evidências" sobre as canções de trabalho dos séculos XVII e XVIII.

Isso por boa dança se passa entre o bando
Mas, dou minha palavra, já vi marinheiros
Dançarem mais agilmente que qualquer alfaiate.[106]

Um desses marujos ágeis era John Thacker, "criado como marinheiro, e não sabia nem ler nem escrever; mas havia aprendido a dançar nas casas de baile perto de Wapping", o distrito dos marinheiros no leste de Londres. Algumas vezes, como afirmou John Covel, os marinheiros "dançavam ao redor do mastro principal em vez de dançar ao redor de um mastro de maio, e eles têm uma variedade de canções de castelo de proa, bastante ridículas"[107].

Marinheiros cantavam e dançavam, e também passavam horas sem fim contando "causos". Como Jeremy Roch escreveu:

Assim, após passados os perigos, agora em segurança e bem
A história aos nossos amigos muitas vezes contamos,
E eles, para nos recompensar por nosso causo,
Tentam nos afogar numa caneca de cerveja![108]

Essas histórias faziam a crônica das aventuras, dos perigos e até mesmo dos milagres. Os marinheiros também recitavam, ou criavam, poesia. Eles eram, nas palavras de uma autoridade queixosa, bastante propensos a "gritar versos ruins". Contavam histórias de heroísmo, glória e coragem. Era sabido por todos que apenas uma pequena parte desses causos tinha de ser verdadeira. Alguns marinheiros gostavam de ler, embora sem dúvida os frustrasse a umidade que mofava e destruía muitos livros. Os marinheiros também apresentavam peças – "sátiras e *Farsas* domésticas, que, na sua linguagem corrompida, eles chamavam de Interlútios". Suas peças iam de paródias de peças da alta cultura a dramas de batalhas navais[109]. Jogar a dinheiro era outro dos passatempos favoritos dos marinheiros, se não quase sempre um dos seus preferidos. Marinheiros jogavam dados, cartas e gamão[110].

106. Baltharpe, *The Straights Voyage*, p. 22.
107. Dampier, "New Voyage", p. 361; "Diaries of Covel", p. 104. Ver também R. Campbell, *The London Tradesman*, Londres, 1747, p. 325; Defoe, *History of the Pyrates*, p. 212.
108. "The Third Journal of Jeremy Roch", p. 105.
109. Falconer, *Universal Dictionary*, p. 196; "Diaries of Covel", p. 104; Hamilton, *Gentleman's Progress*, p. 128; Weibust, *Deep Sea Sailors*, pp. 127-143; Henningsen, *Crossing the Equator*, p. 114.
110. Falconer, *Universal Dictionary*, p. 196; Ward, *Wooden World*, p. 71; John Franklin Jameson (ed.), *Privateering and Piracy in the Colonial Period: Illustrative Documents*, Nova York, 1923, p. 132; Rogers, *Cruising Voyage*, p. 267; Cooke, *Voyage*, p. 121, "Simons Voyage", f. 38; Defoe, *History of the Pyrates*, pp. 211, 308; Clive Senior, *A Nation of Pirates: English Piracy in Its Heyday*, Londres, 1976, pp. 37-38.

Beber ocupava um lugar central na cultura marítima, tão essencial, com efeito, que Barnaby Slush foi levado a dizer que "a bebida é o verdadeiro cimento que mantém o corpo e a alma do marinheiro unidos"[111]. Beber era muito comum, mas não só: também era frequente beber em excesso. Panfletos religiosos dirigidos a marinheiros sempre denunciavam com especial intensidade o "pecado bestial" da embriaguez que transformava o marinheiro em um "ateu estupidificado"[112]. Muitas eram as vezes em que um marinheiro surgia tão "disfarçado em bebida [...] que não conseguia falar uma só palavra"; tão bêbado que ficava "completamente despojado de seus sentidos"; ou tão intoxicado que "caía nos braços do irmão mais jovem da Morte"[113]. Woodes Rogers uma vez observou que "boa bebida para os marinheiros é melhor que vestimentas", e suas palavras não eram um mero julgamento frio e condescendente de um "capitão cavalheiro"[114].

Alguns marinheiros acreditavam piamente que as bebidas alcoólicas eram necessárias, especialmente em algumas partes do mundo, para "apoiar a natureza". A cerveja era, afinal de contas, uma fonte nutritiva essencial. Além disso, a bebida permitia um escape das duras e implacáveis condições, servindo como um tipo de ópio. Edward Barlow acreditava que os marinheiros procuravam incessantemente por uma boa dose porque "raramente recebem bons víveres". John Woolman fez eco e aprofundou essa ideia. Os marinheiros, "na umidade e no frio, parecem apelar às vezes às bebidas fortes para suprir a falta de outras necessidades"[115]. Mas John Baltharpe talvez tenha colocado a questão de forma mais clara:

De modo que quando os marinheiros conseguem um bom vinho
Acham que estão no paraíso por um tempo.

111. Slush, *apud* Robinson, *British Tar*, p. 107. Ver também *Barlow's Journal*, p. 142; Rogers, *Cruising Voyage*, p. 286.
112. Flavel, *Pathetical and Serious Dissuasive*, 140, 151; *Mariner's Divine Mate*, 48, 49, 50.
113. Dickinson v. Dawkins, HCA 24/133, 1721; Redwood v. Studley, HCA 24/135, 1726; "The Journal of William Black, 1744", *Pennsylvania Magazine of History and Biography*, vol. 1. 1877, p. 239.
114. Rogers, *Cruising Voyage*, p. 8. De acordo com Tobias Smollett, os homens da Marinha Real chamavam sua parcela de rum de "Necessidade". Ver *Roderick Random*, p. 187.
115. Petição de John Massey e George Lowther, CO 28/17, 22 jul. 1721, f. 199; *Barlow's Journal*, p. 152; *Journal of John Woolman*, p. 193. Ver também a Informação de William Steele, HCA, 1/58, 1750, f. 7.

Ele a fome, o frio, todas as doenças expulsa,
Com as preocupações do mundo não nos incomodamos.[116]

A bebida oferecia um descanso momentâneo dos rigores de uma vida muitas vezes sofrida. Muito contato com os elementos naturais e com as condições de vida no mar levavam a muitas bebedeiras.

Beber também servia a funções sociais essenciais na cultura laboral marítima. Os marinheiros bebiam juntos, passavam a se conhecer e travavam frequentemente amizades duradouras. Barlow, que "nunca gostou muito de se embebedar", fazia isso mais "por amor à minha companhia do que pela bebida"[117]. O álcool era também utilizado de formas ritualizadas como parte dos relacionamentos sociais cotidianos. Os marinheiros, como os aristocratas, brindavam constantemente – às suas "esposas e amantes", a seus amigos e companheiros, à viagem, à boa sorte e a um retorno em segurança. Alguns bebiam ao rei da Inglaterra, alguns ao papa, alguns a William Penn. Os piratas, sendo criaturas do contra em quase todos os aspectos, bebiam "à saúde do pretendente, e esperavam vê-lo se tornar rei da nação inglesa". Quando fazia parte de uma ocasião mais importante, a bebida era acompanhada por um relaxamento na disciplina, celebrações, um banquete e talvez o disparo das grandes armas[118]. Os rituais que envolviam a bebida também ajudavam na resolução de conflitos. Assim, a bebida aliviava, ao menos tempo-

116. Baltharpe, *The Straights Voyage*, p. 59.
117. *Barlow's Journal*, p. 32; Examination of Philip Roch, HCA 1/55, 1723, f. 36.
118. Rogers, *Cruising Voyage*, pp. 210, 78, 182, 32; John Baptiste Labat, *The Memoirs of Pere Labat, 1693-1705*, Londres, 1931, p. 56; "Simsons Voyage", f. 23; *Barlow's Journal*, p. 256; citação sobre o pretendente: *The Tryals of Stede Bonnet and Other Pirates*, Londres, 1719, p. 13. Ver também Roberts, *Four Years Voyages*, p. 74; Informação de William Swale, HCA 1/54, 1721, ff. 130-131; *American Weekly Mercury*, 13-20 jun. 1723; William Snelgrave, *A New Account of Some Parts of Guinea and the Slave Trade*, 1734 (reimpr. Londres, 1971, p. 216; E. P. Thompson, "Patrician Society, Plebeian Culture", *Journal of Social History*, vol. 7, 1974, p. 400; Les Cleveland, "Soldiers' Songs: The Folklore of the Powerless", *New York Folklore*, vol. 11, 1985, pp. 79-97 (gostaria de agradecer a Susan G. Davis por essa última referência). Existem algumas curtas e fascinantes referências de evidências que mostram que os marinheiros, e particularmente os piratas, se engajavam em um tipo de bebedeira totêmica. Philip Gosse, *The History of Piracy*, Nova York, 1932, p. 238, e Charles Hill, "Notes on Piracy", *Indian Antiquary*, vol. 56, 1927, p. 153, observam que alguns piratas faziam coquetéis de rum misturado com pólvora. A mesma bebida foi aparentemente consumida por piratas com John MacPherson; ver *American Weekly Mercury*, 25 out.-4 nov. 1731, p. 3. Outro marinheiro contou histórias sobre beber de um "cano de mosquete": Informação de Henry Hull, HCA 1/56, 1729, f. 29. Talvez os viajantes marítimos acreditassem que esses coquetéis conferiam a eles poderes especiais.

rariamente, parte do fardo e do estresse do marinheiro, ajudando, ao mesmo tempo, na criação de vínculos sociais. O álcool era "preferível" às vestimentas porque seus usos sociais e psicológicos eram muito mais complexos[119]. Como cantar, dançar e contar histórias, beber era uma diversão diante da monotonia, um entretenimento, e uma fonte de socialização entre homens no mundo de madeira.

O ciclo de vida do trabalho marítimo terminava, muitas vezes de maneira repentina e prematura, com a morte, que no mar era visível, pungente, trivial e nunca impessoal. Não importando com que capitão o marinheiro tivesse se alistado no início da viagem, nem por um instante ele acreditava não ter outro, como sugerem estes versos populares:

Sou o comandante em chefe capitão Morte,
Luto contra todos os mortais sobre a Terra;
Quando deles acontece de eu me ocupar,
Conquisto a todos, nenhum ousa me enfrentar.
Não temo nem mesmo os mais bravos heróis,
Mesmo sendo corajosos, eles não conseguem me vencer;
Nem a virilidade nem o valor podem salvá-los
Eu os faço se curvarem e os atiro na cova.[120]

A fragilidade da vida no mar era sempre evidente: "A vida do homem nada é mais que uma bolha/como diante da foice o restolho", escreveu John Baltharpe[121].

Por mais insensível que parecesse o marinheiro perante a morte que tantas formas assumia em torno dele, ele não era capaz de escapar das suas sombras. William Dampier, que havia enfrentado todos os tipos de mau tempo, disse que uma tempestade particularmente assustadora parecia ser nada menos que "a morte se aproximando". Mesmo em mares calmos o marinheiro não conseguia escapar da lembrança de sua própria finitude. Jack Cremer se interessava especialmente em conseguir "uma boa rede, ou de caixão se pode chamá-la, pois [no mar] eles sempre sepultam seus mortos em suas redes"[122].

119. Rely v. Moulton, HCA 24/130, 1711. Ver também Malcolmson, *Life and Labour*, pp. 99-102; Rule, *Experience of Labour*, p. 201.
120. "A Description of Plain-Dealing, Time, and Death", por Thomas Lansing, *c.* 1690, *English Ballads*, BL. Ver também Ward, *Wooden World*, p. 69.
121. Baltharpe, *The Straights Voyage*, p. 33; Gilbert, "Buggery and the British Navy", p. 89.
122. Dampier, "New Voyage", pp. 496-497; *Ramblin' Jack*, p. 44. Ver também *Barlow's Journal*, p. 61; *Voyages and Travels of Captain Nathaniel Uring*, p. 178.

As sombras da morte se aprofundavam com o sinistro entendimento de que o "Capitão Morte" e o verdadeiro capitão do marinheiro eram com frequência a mesma pessoa. O capitão Rice Harris, depois de espancar um marinheiro até a morte, ordenou que seu corpo fosse "colocado em alguma rede velha e colocado no barco salva-vidas e levado bem longe do navio e lançado ao mar". Para completar, Harris "se recusou a deixá-lo ser sepultado da forma tradicional", isto é, com as cerimônias adequadas. Ele "recusou-se a deixar que o marinheiro tivesse um funeral cristão". Após Robert Mayor ser assassinado a pauladas pelo capitão John Shepheard, seu corpo – por ordem do mestre – foi imediatamente costurado em sua rede para que seus ferimentos fossem escondidos da tripulação. E Samuel Naylor, cujo assassinato de um membro da tripulação será detalhado no próximo capítulo, "não permitiu que os ofícios fúnebres fossem lidos" sobre sua vítima. Essas cruas demonstrações de poder violavam valores profundamente arraigados nos marinheiros comuns[123].

Esses valores se expressavam nos ideais do marinheiro relativos ao tratamento daqueles que haviam "chegado ao porto", sido mandados pela morte para o caixão. Os marinheiros buscavam um lugar seguro para seu repouso final, um túmulo adequado. Todos, ao que parece, preferiam ser enterrados do que arremessados do navio ao mar. Mas esse desejo bastante básico chocava-se com a realidade central do trabalho no mar. No mais das vezes, não havia terra à vista. Sempre que possível, os corpos dos marinheiros eram sepultados em terra firme. William Dampier observou que, quando seu capitão faleceu, o corpo foi carregado até uma ilha próxima para que pudessem "dar a ele um enterro cristão". Um túmulo com identificação era considerado essencial para a paz e o descanso eterno[124]. Edward Barlow escreveu sobre o fim de vida conturbado de um rico mercador inglês: "todas as suas riquezas não lhe [garantiram] uma sepultura melhor que o vasto oceano, para ser jogado de um lugar para o outro". Às vezes se fazia o

123. Smollett, *Roderick Random*, pp. 145, 152; Informação de John Daftor, HCA 1/56, 1733, f. 75; Informação de Anthony Gwynne, HCA 1/56, 1733, f. 77; Informação de David Weems, HCA 1/56, 1733, f. 80; Informação de John Hill e James Jones, HCA 1/30, 1721, f. 123; Informação de John Hill, HCA 1/54, 1721; Informação de James Tindall, HCA 1/56, 1732, f. 63.

124. Diário de um Aprendiz de Marinheiro em Viagem do H.M.S. *Happy Neptune*, 1678-1680, BL, Sloane Ms., 978, ff. 30, 26; Dampier, "New Voyage", p. 113; Teonge, *Diary*, p. 246. Ver também Betagh, *Voyage*, p. 83, que descreveu as marcações do túmulo de um companheiro: eles "fincaram a ponta de uma forte prancha no topo de seu túmulo, inscreveram seu nome, o nome do navio, com o mês e o ano".

esforço de amarrar algumas balas de canhão ao corpo a fim de mantê-lo no fundo do mar. Era o melhor túmulo que as circunstâncias permitiam[125].

Os marinheiros esperavam proteger o corpo do morto, mas é claro que isso se tornava impossível uma vez que o cadáver era entregue às profundezas[126]. Francis Rogers escreveu sobre um companheiro de bordo, um cozinheiro, que havia morrido: "Depois de o costurarmos em um cobertor, nós o içamos para fora do navio". No dia seguinte, "10 ou 12 tubarões seguiam o navio no aguardo de outra refeição como aquela, tendo eles se encontrado com o pobre e ensebado cozinheiro". O marinheiro, segundo o relato de Edward Braithwaite, "não vai pelo caminho de toda carne, mas pelo caminho de todo peixe, cujos filhotes se alimentam dele, assim como os antepassados destes o alimentaram". Muitos milhares de marujos foram jogados em "uma sepultura com muitas vezes de largura e grande o bastante", onde eles se tornavam "carne para os peixes do mar". Ver o corpo de um marinheiro "devorado por tubarões e gralhas-pretas" deve ter sido horrendo e apavorante[127].

Os rituais de morte no mar eram caracterizados, talvez acima de tudo, pela simplicidade. Os funerais aconteciam com poucas cerimônias e no mais das vezes de imediato, pois os marinheiros não gostavam de carregar cadáveres a bordo. Não era possível preservar os corpos, e o fedor era insuportável. Os rituais costumavam incluir "Orações aos Mortos" – uma breve súplica –, seguidas da "tradicional cerimônia de disparar as armas"[128]. Alguém oferecia umas poucas palavras em memória do companheiro marujo falecido. Outros prestavam seus respeitos, mas aparentemente sem expressar muita emoção. Uma tristeza prolongada, que poderia transformar algumas viagens em um rito de luto sem fim, não era tolerada.

Partes do ritual eram organizadas de acordo com distinções de classe e de *status*. As cerimônias para capitães e imediatos eram sempre bem cuidadas e elaboradas, e um esforço extra era feito para encontrar locais apropriados para o enterro. Os homens de alta graduação eram com frequência sepultados em caixões pesados, construídos especialmente para isso, e não em redes ou cobertores. A bandeira do navio era hasteada a meio mastro e armas maiores e em maior número,

125. *Barlow's Journal*, p. 273.

126. Peter Linebaugh, "The Tyburn Riot against the Surgeons", em Douglas Hay *et al.* (eds.), *Albion's Fatal Tree: Crime and Society in Eighteenth-Century England*, Nova York, 1975, pp. 104-100.

127. "The Journal of Francis Rogers", p. 163; Braithwaite, *apud* Robinson, *British Tar*, p. 99; *Barlow's Journal*, p. 214; Slush, *Navy Royal*, p. 214; Smollett, *Roderick Random*, pp. 190-191.

128. Rogers, *Cruising Voyage*, p. 118; Funnell, *Voyage*, p. 12; Alexandre Exquemelin, *The Buccaneers of America*, 1684 (reimpr. Nova York, 191) pp. 5, 366, 392, 397, 420, 448.

normalmente os canhões maiores, eram disparadas para dar solenidade à ocasião. As relações básicas de autoridade do dia a dia eram expressas, e até reforçadas, nos rituais que marcavam a entrada no mundo além da vida[129].

Edward Barlow, num aparte sarcástico e ressentido, descreveu as circunstâncias que normalmente cercavam a morte de um marinheiro e, ao fazê-lo, indicou por implicação uma visão positiva muito provavelmente compartilhada por seus companheiros de trabalho:

> E quando [o marinheiro] morre, ele é logo sepultado, poupando seus amigos e conhecidos do trabalho de ir à igreja e fazer soar os sinos em sua homenagem, e tampouco temos o trabalho de fazer sua sepultura e caixão, ou de convidar seus amigos e conhecidos para o enterro, ou de comprar vinho e pão para que eles bebam e comam antes de ir à igreja, e nenhum desses problemas, mas quando ele morre nós o costuramos em um velho cobertor ou pedaço de lona velha e amarramos aos seus pés duas ou três balas de canhão e o jogamos para fora do navio, desejando à sua pobre alma em repouso que não tenha um padre rezando sobre sua sepultura, e nenhuma outra cerimônia.

Barlow era mais religioso que a maioria dos marinheiros, mas suas preferências provavelmente teriam o aval de seus companheiros. Uma cerimônia apropriada teria reunido alguns amigos e parentes, talvez um banquete em homenagem ao morto, um bom caixão, um túmulo seguro e bem identificado e um conjunto decente e respeitoso de cerimônias. Era um apelo por dignidade, um pedido modesto. Mas era também impossível. As próprias condições, geográficas e sociais, da vida e do trabalho no mar superavam essas mais básicas necessidades da vida humana[130].

Os marinheiros faziam o melhor possível dentro dos limites. Um dos ritos mais tocantes da morte acontecia vários dias depois do falecimento de um homem. Os bens do morto – seu baú, leito, roupas e os outros poucos itens que possuísse, talvez um ou dois livros, baralho, ou um instrumento musical – eram leiloados com todos reunidos ao redor do mastro principal. Buscando honrar o morto e dar sustento à sua família, os marinheiros compravam todos esses bens a um "preço bastante generoso". William Funnell escreveu sobre um leilão ao redor do mastro em 1704: "um de nossos

129. Dampier, "New Voyage", p. 113; *Barlow's Journal*, pp. 477, 437; Journal of a Mid-Shipman, Sloane Ms. 978, f. 33; Rogers, *Cruising Voyage*, p. 118; Bartholomew Sharp, "Captain Sharp's Journey over the Istsmus of Darien", em Hacke, *Collection*, 45; BL, Sloane Ms 2296, pp. 15, 18; "The Journal of Francis Rogers", p. 169.

130. *Barlow's Journal*, p. 214; ver também Linebaugh, "Tyburn Riot", p. 115.

homens tendo morrido, suas coisas foram vendidas como se segue. Um baú, valor cinco xelins, foi vendido por três libras; um par de sapatos, valor quatro xelins e seis pênis, foi vendido por trinta e um xelins; meio quilo de linha, valor dois xelins, vendido por dezessete xelins e seis pênis". Richard Simson também observou que, quando os bens de um homem morto "foram vendidos no mastro de acordo com o costume", as coisas "do falecido que intrinsecamente não valiam mais que 30 xelins foram vendidos por 9 libras e 10 xelins". Os marinheiros buscavam dar valor a uma vida que depois de anos de labuta não havia encontrado um fim melhor que uma morte no meio do nada e um sepultamento sem cerimônia nas profundezas do mar salgado[131].

É revelador que os marinheiros, sabidamente pobres e mal pagos, respondessem à morte de um companheiro redistribuindo seus magros recursos para ajudar a família do morto. Suas atitudes sugerem tanto uma consciência de grupo como uma compreensão das dificuldades das famílias pobres que frequentemente dependiam do salário de um assalariado homem. O ritual também indica algo sobre o senso de responsabilidade que os marinheiros sentiam uns pelos outros. Seus sentimentos e reações podem ser vistos como um precursor – ainda que em circunstâncias diferentes e limitadas – dos esforços posteriores da classe trabalhadora em movimentos operários para garantir que o morto e sua família recebessem cuidados adequados. O ritual de redistribuição expressava de mais uma maneira, particularmente pungente, o coletivismo incipiente da cultura marítima.

Mobilidade, dispersão e diversidade social regiam a vida do marinheiro e condicionavam suas práticas culturais. Seus rituais eram, em geral, simples, sem afetação e diretos; o marinheiro, "um homem sem cerimônias", fazia o melhor que podia na necessidade. Era difícil que o marujo tivesse o material necessário para rituais elaborados no mar. Entretanto, a falta de cerimônia e a simplicidade dos rituais expressavam mais que a necessidade. Elas eram uma outra parte da falta de rodeios, e sua função era vital. Os rituais marítimos eram amplamente acessíveis e compreendidos por um grupo extremamente diverso de trabalhadores originários de muitas nações e de quase todas as regiões do Império Britânico. Esses rituais e festividades serviam para integrar, dar coesão, incorporar indivíduos de diferentes origens em uma nova e significativa coletividade. Rituais, organizados segundo os ciclos da vida, criavam laços, uma identidade comum ou ao menos coincidente, noções de reciprocidade,

131. Teonge, *Diary*, p. 109; Funnel, *Voyage*, p. 15; "Simsons Voyage", f. 16; Betagh, *Voyage*, p. 133; McNamara v. Barry 5C ADM, 1729, f. 648; Parker v. Boucher, HCA 24/137, 1719.

responsabilidade e apoio mútuo[132]. Eles ajudavam, em suma, a construir uma comunidade no mar e a representar as divisões de classe nela existentes.

As influências formativas sobre a cultura marítima eram essencialmente três: a natureza, as condições e as relações sociais de trabalho; o aparato físico do navio; e as características sociais dos trabalhadores. A cultura marítima não era estática, mas sim se desenvolveu ao longo do tempo em resposta a mudanças no ofício, no lugar de trabalho e na natureza dos próprios trabalhadores. A cultura marítima era continuamente formada e reformada dentro do "mundo de madeira".

O trabalho estava no centro da complexa experiência cultural do marinheiro. O caráter mutante do trabalho marítimo – particularmente sua intensificação, seu coletivismo crescente e seu caráter cada vez mais de massa – deu início a mudanças na ordem cultural do mundo de madeira. Elementos culturais como as canções de trabalho e a língua especializada do mar se desenvolveram no mesmo passo, e os rituais e atividades culturais assumiram papéis mais integrativos, ajudando a forjar a identidade ocupacional e a solidariedade. Outros elementos da cultura se modificaram com mais lentidão, ou nem mudaram, porque a relação fundamental entre os marinheiros e a natureza mudou relativamente pouco durante a primeira metade do século XVIII. Mudanças mais amplas aconteceram no século XIX, com o motor a vapor e a crescente substituição dos marujos de países subdesenvolvidos por marinheiros da Inglaterra e dos Estados Unidos.

No século XVIII, muitas foram as maneiras pelas quais a vida e a cultura marítimas foram se organizando em torno das marcas de um ofício. Ao menos era assim que muitos capitães viam a questão. De várias maneiras o navio mercante se assemelhava a uma oficina. Havia um mestre (o capitão), alguns artesãos (os imediatos que aspiravam e algumas vezes conseguiam se tornar mestres), aprendizes (oficiais menos graduados) e os jornaleiros (os marujos comuns). O conjunto organizacional mantinha-se unido por um coletivismo corporativista baseado em princípios de hierarquia, autoridade paternalista e deferência. Solidariedades verticais conectavam a base ao topo da divisão social do trabalho. A vida cultural no mar expressava esses princípios e relações básicas de diversas maneiras[133].

132. A citação é de Ward (*Wooden World*, p. 29), cuja intenção era satirizar os cirurgiões navais.

133. Ver o capítulo 5 deste livro para um aprofundamento dessas ideias. Ver também Slush, *Navy Royal*, p. 48; Gary B. Nash, *The Urban Crucible: Social Change, Political Consciousness, and the Origins of the American Revolution*, Cambridge, Mass., 1979, pp. 382-383; John Rule, *The Experience of Labour in Eighteenth-Century English Industry*, Nova York, 1981, pp. 208-213.

Ainda assim, de diversas maneiras o navio não se parecia – e, de fato, não poderia se parecer – com uma oficina. Os marinheiros, ao contrário dos artesãos, não eram donos dos instrumentos de seu trabalho. Não possuíam habilidades artesanais. Dependiam do dinheiro do salário. Não trabalhavam em um ofício regulamentado; em vez disso, estavam totalmente integrados a uma economia de mercado internacional. Perdiam e encontravam trabalho em função de mudanças violentas entre tempos de guerra e paz e das oscilações anárquicas dos ciclos econômicos. Despojados de propriedades e habilidades, desprotegidos diante das forças flutuantes do mercado, e vivendo vidas moldadas pela mobilidade, dispersão e alta mortalidade, os marinheiros em grande parte fracassaram em desenvolver tradições de ofício ou uma consciência de ofício.

Algumas características que faziam o navio *não parecer* com uma oficina eram as características que os aproximavam de uma fábrica. As relações do marinheiro com os instrumentos de trabalho e os salários são dois exemplos. Se, como argumentou E. P. Thompson, o artesão do século XVIII experienciava o trabalho apenas como uma parte de sua vida, então os marinheiros, como mais tarde os proletários, viam a vida cruelmente subordinada ao trabalho[134]. Em uma extensão ainda maior que a maioria de seus contemporâneos, o marinheiro enxergava seu trabalho como algo externo, algo alienado dele. Seu confinamento numa embarcação de alto-mar resultava numa perda radical de laços sociais, liberdade e autonomia pessoal, assim como numa intensificação do estresse emocional. O marujo, um dos primeiros trabalhadores coletivos, foi também um dos primeiros trabalhadores alienados. Seu pronto recurso a bebidas fortes deve ser visto nessa perspectiva[135].

O modelo do artesanato, embora popular entre capitães e alguns oficiais, ficava cada vez mais distante das realidades sociais da vida do marinheiro. Havia, de fato, uma ruptura cada vez mais profunda no ofício, uma transformação estrutural e cultural ocorrendo de dentro para fora. Obrigações paternalistas foram corroídas pelas rápidas, fáceis e regulares mudanças de mestres dos marinheiros móveis, assim como pela natureza despersonalizada do salário em dinheiro. Os marinheiros apelavam bem menos às tradições se comparados a trabalhadores em outras ocupações, pois acordos de livre mercado praticamente baniram as responsabilidades paternalistas evocadas por tais apelos. A desgastada tríade mestre-artesão-aprendiz tinha menos relevância para o mundo do marinheiro do que a

134. E. P. Thompson, "Time, Work-Discipline, and Industrial Capitalism", *P&P*, vol. 38, 1967, p. 60.

135. Isso tem relações óbvias com a teoria de Karl Marx sobre alienação. Ver sua obra *Economic and Philosophic Manuscripts of 1844*, Moscou, 1959, pp. 61-74.

rígida dicotomia chefe-empregado assalariado, e o todo corporativo frequentemente menos que a parte estratificada. À medida que os laços verticais que uniam a corporação começaram a se desfazer, as ligações horizontais entre os marinheiros comuns cresceram em força e número. A preferência do capitão pela hierarquia e pela deferência encontrava as contestações do marinheiro em busca de igualdade e autonomia. Talvez a prova mais reveladora dessa ampla transformação – e isso discutiremos no próximo capítulo – repousa no fato de que os mercadores capitalistas e os capitães não contavam com a aceitação voluntária por parte do marinheiro das relações de produção no transporte marítimo. Os métodos cada vez mais perversos, até mesmo terroristas, de manutenção da disciplina e da obediência eram testemunhos cruentos da ausência de um entendimento compartilhado entre mestres e marinheiros. A cultura marítima no início do século XVIII estava passando por uma longa e desigual transição na qual algo parecido com uma organização artesanal estava sendo eclipsada pela organização de classe[136].

Uma transição ligada a essa estava acontecendo nas sociedades mais amplas das quais os marinheiros eram parte. Richard Bushman observou que "A evolução cultural na Inglaterra e na América era um processo único e integrado". Uma parte importante desse processo era a "dissociação cultural baseada em classe". Todas as sociedades, durante o século XVIII, se dividiram entre formas de vida "nobres" e "simples", nas culturas patrícia ou plebeia[137]. À medida que marinheiros e outros trabalhadores desenvolviam práticas culturais comuns, suas contrapartes de classe, os mercadores urbanos – ainda que em escalas e ritmos diferentes na Inglaterra e na América –, desenvolviam noções compartilhadas de fidalguia e refinamento[138].

A cultura marítima era uma parte importante da cultura plebeia e, de fato, compartilhava muitas características com ela. Havia, como vimos, pontos em comum no campo da linguagem, no uso de blasfêmias, palavrões e injúrias; no campo

136. Ver Thompson, "Patrician Society, Plebeian Culture", pp. 383, 388, 391, 396; Thompson, "Eighteenth-Century English Society: Class Struggle Without Class?", *Social History*, vol. 3, 1978, pp. 134, 145; Malcolmson, *Life and Labour*, pp. 132, 151, 147; Nash, *Urban Crucible*, pp. 382-383.

137. Richard Bushman, "American High Style and Vernacular Cultures", em Jack P. Greene e J. R. Pole (eds.), *Colonial British America: Essays in the New History of the Early Modern Era*, Baltimore, 1984, pp. 366, 373; Malcolmson, *Life and Labour*, p. 148; Thompson, "Patrician Society, Plebeian Culture", pp. 382, 385, 396, e "Eighteenth-Century English Society", pp. 149-50, 154. Ver também Alfred F. Young, "English Plebeian Culture and Eighteenth-Century American Radicalism", em Margaret e James Jacob (eds.), *The Origins of Anglo-American Radicalism*, Londres, 1983, pp. 185-213.

138. Bushman, "American High Style", pp. 350, 352, 357, 359; Nicholas Rogers, "Money, Land and Lineage: The Big Bourgeoisie of Hanoverian London", *Social History*, vol. 4, 1979, pp. 437-454.

da religião e da irreligião; no campo da percepção e da crença, particularmente em como cada um se relacionava com a natureza; e no campo das formas e atividades culturais: rituais, canções, baladas, danças e contos. A cultura marítima exibia com destaque muitas das características profanas e rebeldes da sua cultura mãe[139].

Muitos estudiosos têm reforçado que a cultura plebeia tinha como característica, talvez acima de tudo, a diversidade. "Plebeus" eram aqueles que faziam a vida com as próprias mãos – lavradores, artesãos, trabalhadores, até mesmo pequenos comerciantes. Eles representavam a maioria da população na Inglaterra e na América no século XVIII. Uma variedade heterogênea de grupos e tipos sociais habitava o terreno da cultura plebeia. Mas havia unidade dentro da diversidade, especialmente a partir do momento em que, como defendeu Hans Medick recentemente, as desapropriações, rupturas e incertezas ocasionadas pelo desenvolvimento capitalista no início do período moderno deram à cultura plebeia um caráter defensivo, mas eminentemente solidário[140].

Um segundo aspecto definidor dessa cultura estava, de fato, em uma outra instância de diversidade: a localidade. "A cultura tradicional", de acordo com Henry Glassie, sempre foi na sua essência espacial. Local e região sempre foram suas unidades básicas. Na Inglaterra e na América, a diversidade geográfica, não menos que a diversidade social, deu conteúdo e forma específicos à cultura dos trabalhadores[141].

A diversidade dentro da cultura plebeia devia muito aos meios diversos pelos quais os grupos que a constituíam experimentaram o processo de desenvolvimento capitalista. Uma transformação estrutural ocorreu na cultura tradicional, e os marinheiros estiveram entre os primeiros a experimentá-la. A polarização cada vez mais rápida de capital e trabalho na navegação apontava o caminho para o futuro. A cultura marítima, ou pelo menos sua subcultura de classe, representava uma partícula proletária dentro da cultura plebeia mais ampla. Os empregos marítimos, assim, não apenas perpetuaram certas atividades culturais plebeias, mas sutilmente e decisivamente as modificaram. Extinguiram outras. Havia um processo de despojamento cultural dentro do processo de se tornar "marinheiro de verdade", pois as exigências do trabalho e da sobrevivência deixavam pouco

139. Para uma visão geral, ver Malcolmson, *Life and Labour*. Não existe ainda um estudo comparativo sintético para o início da história cultural e social da América.

140. *Idem, ibidem*, p. 12; Hans Medick, "Plebeian Culture in the Transition to Capitalism", em Raphael Samuel e Gareth Stedman Jones (eds.), *Culture, Ideology, and Politics: Essays for Eric Hobsbawm*, Londres, 1982, p. 108.

141. Glassie, *apud* Bushman, "American High Style", p. 370; Malcolmson, *Life and Labour*, p. 94.

espaço para formas culturais incompatíveis. Conforme os homens se deslocavam dos mundos social e cultural da fazenda, da oficina e do trabalho doméstico para o mundo do navio, as ligações com formas de vida anteriores iam se enfraquecendo de formas cruciais. Os processos de aquisição da linguagem e descristianização ilustram esse ponto. Então, embora a integração na cultura marítima criasse novos vínculos para substituir os antigos, ela também ajudava a criar uma distância cultural entre os trabalhadores marítimos e o resto da cultura plebeia. O temor da proletarização fez muitos trabalhadores manuais e agrícolas verem com distância seus irmãos marinheiros, às vezes com hostilidade e condescendência[142].

Mas, em contrapartida, os marinheiros estavam entre os mais descompromissados dos trabalhadores e ajudaram a conectar as diversas partículas sociais e geográficas da cultura plebeia. Eles transcenderam o localismo plebeu; eram portadores de cultura e de informações entre grupos e lugares afastados. Contribuíram para processos de padronização e divulgação cultural entre trabalhadores. Como servir nos diferentes ramos marítimos – fosse na marinha mercante, na Marinha Real, no corso ou na pirataria – era algo relativamente comum entre os trabalhadores, mesmo que só por um ou dois anos em cada trabalho, pontos em comum na experiência cultural, e portanto a base para uma consciência compartilhada, foram estabelecidos entre a população mais ampla de trabalhadores. Tanto no campo da cultura como em outras áreas, os marinheiros estavam enredados na enorme transição na qual o mundo passou a ser regido por capitalismo e classe.

142. Malcolmson, *Life and Labour*, pp. 149, 23. À medida que o processo desigual de proletarização criava distância entre marinheiros e outros trabalhadores, ele criava obstáculos entre marinheiros e vários outros movimentos sociais. Esse parece ter sido o caso no Grande Despertar. Alguns marinheiros, especialmente aqueles de uma Boston tomada pela depressão, eram tocados pelas mensagens de igualdade e fraternidade, pela crítica à autoridade tradicional e pela simplicidade, a franqueza, do movimento revivalista. Nessas linhas gerais, a cultura marítima era congruente com o Grande Despertar. Mas havia também sérias incongruências, e elas devem ter limitado o apelo da retórica religiosa entre os marinheiros. A irreligiosidade e a descristianização eram problemáticas, assim como a ênfase dada pelos marinheiros à ajuda mútua em lugar da fé na transcendência. A cultura dos marinheiros, formada no contexto de uma extrema exploração, era difícil de ser deixada de lado, principalmente porque fazer isso teria criado muitas outras novas e perigosas vulnerabilidades. "Amor e caridade cristã", como John Woolman penosamente aprendeu, frequentemente encontravam rivais à altura nas relações de classe da vida no mar. Daniel Vickers observa que o Grande Despertar teve pouco efeito na maioria das comunidades pesqueiras de Massachusetts (pp. 236-237). Mas Christine Heyrman, em *Culture and Commerce: The Maritime Communities of Colonial Massachusetts, 1690-1750*, Nova York, 1984, detecta uma crescente religiosidade entre os pescadores de Gloucester e Marblehead durante o século XVIII. Esse assunto carece de um estudo mais aprofundado.

5
O Marinheiro como "Espírito de Rebelião": Autoridade, Violência e Disciplina no Trabalho

Os marinheiros construíram, ao longo dos tempos, uma extraordinária tradição de militância no trabalho. No século XVIII, eles eram um dos grupos de trabalhadores britânicos mais propensos a fazer greves. De fato, como vimos, o próprio termo *strike** originou-se da decisão coletiva de marinheiros de Londres de baixarem as velas de seus navios em 1768, interrompendo o fluxo comercial e a acumulação de capital[1]. Os marinheiros tomavam as ruas com frequência, em manifestações turbulentas e rebeldes, envolvendo-se também em quase todos os

* Conforme visto no capíulo 2, *strike* ("greve" em inglês) tem origem no verbo *to strike*, utilizado aqui no sentido de "remover" as velas. (N. da T.)

1. Ver C. R. Dobson, *Master and Journeymen: A Prehistory of Industrial Relations, 1717-1800*, Londres, 1980, pp. 154-170, 25, que chama os marinheiros de "um dos três grupos mais conspicuamente militantes" entre os trabalhadores ingleses do século XVIII. Ver *Oxford English Dictionary*, verbete *strike*. Sobre o ativismo dos marinheiros, ver Max Beloff, *Public Order and Popular Disturbances in England, 1660-1714*, Londres, 1938, p. 127; John Stevenson, *Popular Disturbances in England, 1700-1870*, Londres, 1979, pp. 71-72, 123-133; George Rude, "The London 'Mob' of the Eighteenth Century", em seu livro *Paris and London in the Eighteenth Century*, Nova York, 1970, p. 300; R. B. Rose, "A Liverpool Sailor's Strike in the Eighteenth Century", *Transactions of the Lancashire and Cheshire Antiquarian Society*, vol. 68, 1958, p. 86; Peter Linebaugh, "The Tyburn Riots Against the Surgeons", em Douglas Hay *et al.* (eds.), *Albion's Fatal Tree: Crime and Society in Eighteenth-Century England*, Nova York, 1975, pp. 85, 89-91; Carl Bridenbaugh, *Cities in the Wilderness: The First Century of Urban Life in America, 1625-1742*, Londres, 1938, pp. 223, 224, 383, e *Cities in Revolt: Urban Life in America, 1743-1776*, Nova York, 1955, pp. 114, 118, 305-314; Dirk Hoerder, *Crowd Action in Revolutionary Massachusetts, 1765-1780*, Nova York, 1977, pp. 374-375; Bernard Bailyn (ed.), *Pamphlets of the American Revolution, 1750-1765*, Cambridge, Mass., 1965, pp. 581-583.

protestos ocorridos em cidades portuárias da Inglaterra e dos Estados Unidos no início do período moderno. Richard B. Morris observou que "os marinheiros estavam entre os elementos mais radicais e barulhentos" da incipiente classe trabalhadora nos Estados Unidos. Eric Foner fez eco a essa ideia, descrevendo os marinheiros como "um elemento particularmente volátil da população urbana [primeva da América]". John Stevenson, falando sobre a Inglaterra, diz: "Ao longo do século XVIII, os marinheiros destacaram-se nas greves e nos distúrbios a elas associados; a metade do século, especialmente, levou a uma série de conflitos"[2].

Essa militância representava apenas um lado de um processo complexo, que tinha como outro lado a expansão da economia mundial capitalista e sua necessidade de novos tipos de autoridade e disciplina. Vimos no capítulo 2 que qualquer trabalhador originário de uma oficina, de uma fazenda ou de uma grande propriedade, ao entrar no navio, entrava não apenas em uma das grandes maravilhas tecnológicas da época, mas também em um novo universo de relações de produção. O marinheiro ficava confinado em um ambiente de trabalho espacialmente limitado, forçado a cultivar hábitos regulares, a manter horários regulares, e inserido em relações de cooperação tanto com outros trabalhadores quanto com os supervisores de seu trabalho. Em todos esses aspectos, a experiência do marinheiro foi uma precursora da do trabalhador fabril durante a Revolução Industrial. Novos padrões de autoridade e de disciplina foram cruciais para o processo de industrialização[3].

Este capítulo explora as relações entre a autoridade, a disciplina e a militância no mar durante o estágio inicial da expansão capitalista. O tempo é um fator crucial, pois as questões de autoridade e disciplina no mar ganharam um significado especial depois de 1690, quando, pela primeira vez na Grã-Bretanha, a expansão das navegações e as necessidades cada vez maiores da Marinha Real durante os

2. Richard B. Morris, *Government and Labor in Early America*, Nova York, 1946, p. 189; Eric Foner, *Tom Paine and Revolutionary America*, Nova York, 1976, p. 54; Stevenson, *Popular Disturbances*, p. 123.

3. Como observou Karl Marx, "Essa função de direção, supervisão e mediação torna-se função do capital assim que o trabalho a ele submetido se torna cooperativo". Ver Marx, *Capital: A Critique of Political Economy*, trad. Ben Fowkes, Nova York, 1977, p. 448 [tradução em português retirada de Karl Marx, *O Capital – Crítica da Economia Política Livro 1 – O Processo de Acumulação do Capital*, trad. Rubens Enderle, São Paulo, Boitempo, 2011, p. 504 (N. da T.)]. Ver também Sidney Pollard, "Factory Discipline in the Industrial Revolution", *EHR*, vol. 16, 1963-1964, pp. 254-271; Neik McKendrick, "Josiah Wedgewood e Factory Discipline", *Historical Journal*, vol. 4, 1961, pp. 30-55. O artigo essencial sobre esse assunto é de E. P. Thompson, "Time, Work-Discipline, and Industrial Capitalism", *P&P*, vol. 38, 1967, pp. 56-97.

tempos de guerra superaram a capacidade e o crescimento populacional[4]. O estabelecimento da autoridade e da disciplina também era essencial para a estabilização da indústria mercante naval e mesmo para o Império na primeira metade do século XVIII. Vamos examinar as fontes, os tipos e a natureza da autoridade no mar tal como negociada entre o capitão e a tripulação, e concluir com uma discussão sobre por que, à luz de sua experiência, o marujo se mostrava tão disposto a tomar as ruas.

A Grã-Bretanha e a América setecentistas, como sugerido no capítulo anterior, experimentaram a erosão das formas paternalistas de controle do trabalho e o surgimento de uma nova realidade – e, portanto, de uma nova psicologia – de trabalho livre assalariado. A autoridade social mais antiga, organizada em torno da família, da casa e da propriedade senhorial, estava em colapso, e a racionalização econômica corroeu os laços da disciplina paternalista[5]. O sistema mais antigo de autoridade, caracterizado por obrigações mútuas, reciprocidade e deferência, deu lugar a um sistema voltado para as realidades do mercado: oferta, demanda e o ciclo do negócio. Tensão e conflito marcaram as relações de autoridade durante a transição; ambos eram especialmente evidentes na interação entre capitão e tripulação na indústria mercante naval entre 1700 e 1750.

As indústrias marítimas, ao menos do ponto de vista dos legisladores, mercadores, proprietários de navios e capitães, endereçaram esse dilema transicional com um programa flexível mais bem descrito como "paternalismo disciplinar". O capitão do mar fazia uso simbólico das instituições dominantes do período, na tentativa de legitimar sua autoridade fazendo referência ao trabalho, à família e à nação. Os capitães mercantes se referiam a si mesmos alternadamente como mestres (de serviçais e aprendizes), pais (de filhos) e reis (de súditos). A própria profusão de metáforas sugere a novidade da oposição cada vez mais rígida entre o chefe e o trabalhador assalariado. Um capitão disse a sua tripulação que ele era a "cabeça" do navio e que "eles eram o corpo". O capitão William Kennett testemunhou em 1730 que "geralmente tratava seus marinheiros de uma maneira tão gentil e afetuosa que quando fala com ou da companhia do navio ele os chama de filhos".

4. Ralph Davis, *The Rise of the English Shipping Industry in the Seventeenth and Eighteenth Centuries*, Londres, 1962, p. 391; J. H. Parry, *Trade and Dominion: The European Overseas Empires in the Eighteenth Century*, Nova York, 1971, p. 56; Christopher Lloyd, *The British Seaman, 1200-1860: A Social Survey*, Rutherford, N.J., 1970, p. 115.

5. E. P. Thompson elaborou essas ideias em dois artigos importantes: "Patrician Society, Plebeian Culture", *Journal of Social History*, vol. 7, 1974, pp. 382-405, e "Eighteenth-Century English Society: Class Struggle without Class?", *Social History*, vol. 3, 1978, pp. 133-165.

A lei apoiava o capitão nessa ficção familiar, chamando sua autoridade de "análoga àquela de um pai sobre seu filho, ou a de um mestre sobre seu aprendiz ou aluno". Outro capitão, em contrapartida, aparentemente considerava que era seu dever implementar a "lei marcial" a bordo de seu navio. Os oficiais marítimos adotavam, assim, uma variedade de estratégias de liderança. Sua transposição do tradicional, do conhecido e do familiar para um ambiente relativamente novo e semelhante à fábrica prenunciava o paternalismo industrial do século XIX e foi concebida, a exemplo de outras ações futuras, "para tirar do industrialismo seu ferrão"[6].

A autoridade no mar estava organizada em torno dos papéis formais designados na divisão do trabalho a bordo do navio. A organização era essencialmente hierárquica, embora houvesse alguma sobreposição de funções e o capitão ocupasse imponentemente o topo do sistema de autoridade. Capitães "tinham autoridade absoluta sobre os imediatos, os carpinteiros e os contramestres, e os marinheiros" de seus navios, e "podiam tornar a vida tolerável ou insuportável segundo seus desejos"[7]. Sua autoridade era garantida por lei, sustentada pelas cortes de almirantes e incorporada no contrato salarial negociado com cada marinheiro. Alguns achavam que "um capitão é como um rei no mar, e sua autoridade é sobre todos que estão em sua posse"[8]. Ele deveria "mostrar um exemplo louvável de honra e virtude aos oficiais e aos homens, e se recusar a aprovar todas as práticas dissolutas, imorais e desordeiras, e aquelas que se contraponham às regras da disciplina e da subordinação, assim como corrigir aqueles que sejam culpados de tais afrontas, tal como são passíveis de punição de acordo com os costumes do mar"[9]. A definição de "costumes do mar" era, como veremos, em boa medida uma questão de opinião[10]. O capitão, no entanto, era instado não apenas a conduzir seu navio, mas a transformar o caráter de seus homens. A disciplina no trabalho exigia isso.

6. Para uma discussão sobre esse conceito em um período posterior, ver E. P. Hohman, *The History of American Merchant Seamen*, Hamden, Conn., 1956, pp. 20-21. Ver também Longust v. Youron, HCA 24/130, 1714; Brazier v. Kennett, HCA 24/136, 1730; Trumbull v. Jesse, HCA 24/133, 1722; Richard Sennett, *Authority*, Nova York, 1980, p. 59; J. P. Aspinall, B. Aspinall e H. S. Moore (eds.), *A Treatise of the Law Relative to Merchant Ships & Men by Charles, Lord Tenterden*, Londres, 1901, 14. ed., p. 238.
7. Davis, *English Shipping*, pp. 131-132.
8. *The Life and Adventures of Matthew Bishop*, Londres, 1744, p. 78.
9. William Falconer, *An Universal Dictionary of the Marine*, 1769 (reimpr. Nova York, 1970), p. 77. Essas duas últimas citações descreviam capitães navais, mas também se aplicavam a mestres e comandantes do serviço mercante.
10. Além das influências da guerra e da paz, a serem discutidas, o tamanho da tripulação impactava as relações de autoridade. Muitas ênfases distintas eram possíveis no "paternalismo disciplinar". Em geral, quanto menor a tripulação, menor a necessidade de disciplina e maior a tendência a relações paternalistas. Essa formulação prognostica que a disciplina coercitiva teria sido menos importante nas pequenas embarcações mercantes de cabotagem e mais importante em embarcações da Companhia das Índias Orientais, que eram, com frequência, tão grandes quanto navios de guerra, o que parece ter sido o caso. Embarcações de propriedade e operação norte-americana, geralmente menores que as inglesas, mas que foram crescendo em tamanho ao longo do tempo, provavelmente tinham menos necessidade de castigos físicos. Ver Marx, *Capital*, p. 449: "Conforme a massa dos trabalhadores simultaneamente ocupados aumenta, aumenta também sua resistência e, com ela, a pressão do capital para superá-la" [tradução em português retirada de Karl Marx, *O Capital – Crítica da Economia Política Livro 1 – O Processo de Acumulação do Capital*, trad. Rubens Enderle, São Paulo, Boitempo, 2011, p. 504). Essa afirmação torna possível ver aumentos na disciplina e reduções no tamanho das tripulações (discutidas no capítulo 2), ambos proeminentes ao longo do século XVIII, como partes complementares do mesmo processo e estratégia mais amplos.

A natureza dos costumes mudou com o passar do tempo. A autoridade do capitão se expandiu como resposta às mudanças na economia britânica, que viu os comércios costeiro e de bens de luxo dos séculos XV, XVI e começo do XVII darem lugar em importância para o comércio de carga de alto-mar do final do século XVII e início do XVIII. Uma viagem nos tempos medievais, quando todos a bordo com frequência detinham cotas como "sócios", era um empreendimento relativamente comunal e igualitário. Os Estatutos de Trani (1063), centrais para as navegações no Mediterrâneo, especificava que "o mestre de um navio não deve bater em um marinheiro e [...] o marinheiro pode se defender se o mestre insistir em atacá-lo". À medida que os marinheiros de alto-mar ganhavam centralidade para a economia, os poderes do capitão ficavam mais autocráticos, e suas ações disciplinares se tornaram parte crucial do movimento internacional de mercadorias[11].

11. F. R. Sanborn, *Origins of the Early English Maritime and Commercial Law*, Nova York, 1930, p. 49; William McFee, *The Law of the Sea*, Filadélfia, 1950, pp. 50, 54, 72; C. Ernest Fayle, *A Short History of the World's Shipping Industry*, Londres, 1933, p. 72; Immanuel Wallerstein, *The Modern World-System II: Mercantilism and the Consolidation of the European World-Economy, 1600-1750*, Nova York, 1980, pp. 102-105; *sir* Evan Cotton, *East Indiamen: The East India Company's Maritime Service*, ed. por Sir Charles Fawcett, Londres, 1949, p. 91. A autoridade geral do mestre aumentou no século XVIII quando ele assumiu as tarefas antes reservadas aos "sobrecargos" e artilheiros. Sobre os esforços de uma legislatura colonial para ampliar os poderes punitivos do capitão, ver "An Act for Punishing Mutinous and Disobedient Seamen and for the more Speedy Determination of Controversies Arising between Masters of Ships and Their Crews", CO 412/22, Virgínia, 1722.

O sistema das cortes do almirantado, amplamente expandido no final do século XVII, servia como base institucional para a autoridade do capitão, definindo-a de forma a prevenir abusos maiores e atuando frequentemente na interpretação do contrato salarial, ou artigos, entre capitão e marinheiro. O contrato salarial, plenamente formalizado em 1729 com a Lei para Melhor Regulação e Governo no Serviço Mercante, especificou os pontos principais do acordo, salários, data de contratação e pagamentos adiantados. O marinheiro prometia obediência, dever e serviço. Os artigos representavam a base da autoridade na indústria naval. Ainda assim, seu poder para restringir os comportamentos era estritamente limitado, e tanto os capitães como os marinheiros quebravam esses acordos com frequência e com relativa impunidade[12].

Imediatos, carpinteiros, contramestres, artilheiros, camareiros e cirurgiões tinham cada um tipos específicos de autoridade inerentes aos seus papéis formais. Tomados em conjunto, esses oficiais constituíam uma segunda linha de autoridade no navio, vastamente inferior ao capitão, mas exercendo sobre a tripulação poderes específicos, ainda que significativos. O imediato-chefe, embora fosse ele mesmo um supervisor, continuava sendo um trabalhador "perpetuamente supervisionado" pelo capitão, que era, em contrapartida, "o representante do patrão, trabalhando, usualmente, além do espectro do controle suave"[13]. Todos os oficiais tinham alguns deveres de supervisão, e a hierarquia reduzida servia, às vezes, para mediar os poderes extraordinários que o capitão possuía.

Apartada da divisão formal de trabalho, às vezes sobreposta a ela e frequentemente em conflito com ela, havia uma outra fonte primordial de autoridade no mar: a experiência marítima. Em um ambiente de trabalho perigoso, reconhecia-se uma autoridade significativa naqueles que haviam acumulado vastos conhecimentos e habilidades práticas. Entre as experiências e características que garantiam autoridade e estima a um marinheiro – em qualquer tipo de função formal –, estavam uma compreensão das técnicas e tecnicalidades do local de trabalho, o conhecimento das rotas comerciais, da geografia mundial, da linguagem do mar, ter sobrevivido a um ou dois naufrágios, uma boa voz para cantar ou agilidade na dança, força física e coragem, bom humor e, entre os homens na base da hierarquia no trabalho, cicatrizes nas costas infligidas pelo gato de nove caudas, um tipo de chicote, símbolos reveladores de resistência e desobediência. Tendo sido ferroados e marcados pelo gato de nove caudas, muitos marinheiros tinham "tanto orgulho dos vergões em suas costas quanto um peregrino da Terra Santa tem de uma estampa de Jerusalém". Esse sistema de autoridade informal, definido coletivamente, tinha como base as relações sociais e culturais do local de trabalho. Originava-se da experiência diária de trabalho, tinha pouco ou nada a ver com lucros e produtividade e, frequentemente, colocava-se em oposição ao sistema estrutural e hierarquizado de autoridade baseado na divisão do trabalho[14].

A chave para compreender a autoridade marítima foi confidenciada por um experiente marinheiro do final do século XVIII, que explicou a lógica social da vida no mar a um novato: "Não existe justiça ou injustiça a bordo de um navio, meu rapaz. Existem só duas coisas: dever e motim – guarde isso. Tudo o que lhe mandam fazer é dever. Tudo o que você se recusa a fazer é motim"[15]. Muitos capitães aparentemente definiam seu comando precisamente de acordo com essas linhas. Eram ajudados em seus esforços pelo fato de que, "uma vez o navio tendo saído dos limites do porto, tornava-se difícil para qualquer um controlar as ações do mestre"[16]. O capitão possuía um controle formal extensivo por meio da rígida definição de dever, e exercia esse controle em um sinistro isolamento. A relação de poder entre capitão e marinheiro, apartada da maioria das agências de regulação e controle social, ficava reduzida a seus aspectos essenciais e dependia em iguais medidas de coerção e persuasão. O navio era uma "instituição total", na qual o capitão tinha poderes formais sobre o processo de trabalho, a liberação de alimentos, a manutenção da saúde e a vida social em geral a bordo do navio[17]. Tais

12. L. Kinvin Wroth, "The Massachusetts Admiralty", em George Athan Billias (ed.), *Law and Authority in Colonial America*, Barre, Mass., 1965, pp. 38, 57; Helen J. Crump, *Colonial Admiralty Jurisdiction in the Seventeenth Century*, Londres, 1931, pp. 1, 2, 91; T. L. Mears, "The History of Admiralty Jurisdiction", em *Selected Essays in Anglo-American Legal History*, Boston, 1908, vol. II, pp. 343-349. Ver também Partridge v. Pine, HCA 24/127, 1702; Linam v. Chapman, HCA 24/136, 1730.
13. Davis, *English Shipping*, p. 126.
14. Ver Peter Kemp, *The British Sailor: A Social History of the Lower Deck*, Londres, 1970, p. 70; Ned Ward, *The Wooden World Dissected: In the Character of a Ship of War*, 1708 (reimpr. Londres, 1756), p. 71.
15. *Apud* Knut Weibust, *Deep Sea Sailors: A Study in Maritime Ethnology*, Estocolmo, 1969, p. 372.
16. Davis, *English Shipping*, p. 168.
17. A conceituação original e duradoura da "instituição total" vem de Erving Goffman em *Asylums*, Nova York, 1962, p. xiii: "um lugar de residência e trabalho onde um grande número de indivíduos em situação semelhante, isolados da sociedade mais ampla por um considerável período de tempo, levam juntos uma vida fechada e formalmente administrada".

controles formais e informais investiam o capitão de poderes quase ditatoriais e fizeram do navio um dos primeiros ambientes de trabalho totalitários.

As táticas de autoridade e disciplina empregadas pelo capitão mercante devem ser vistas como parte de uma relação de classe entre o marinheiro que fornecia a força de trabalho e o capitão que dirigia essa força de trabalho no contexto de um negócio produtivo e orientado para o lucro. Entre os dois, a autoridade era incessantemente negociada. Embora o capitão possuísse formalmente poderes ditatoriais, até que ponto ele poderia impor sua vontade dependia bastante da espécie e do volume de resistência que recebia de sua tripulação. A autoridade do capitão era uma realidade perpetuamente contestada, assentada no quase sempre frágil "princípio de obediência"[18].

Um dos principais instrumentos de imposição do princípio de obediência, e um componente essencial da autoridade do mestre, era o gato de nove caudas, o símbolo lendário da brutalidade marítima. O arsenal do capitão contava ainda com varas, cordas, cintos, varas, bastões e muitos outros objetos que podiam ser usados como armas. Alguns capitães administravam chicotadas nos "dias de mercado", em geral uma segunda-feira destinada à disciplina, enquanto outros o faziam a qualquer momento, em resposta a eventos específicos. Alguns marinheiros "suportavam seus castigos com grande presença de espírito; outros se esquivavam e rugiam como camaradas durões". Alguns mestres viam a necessidade de "domar" os homens que embarcavam, e a lei os encorajava a fazê-lo. (Ver a figura 13.) Discutindo a lei marítima medieval, William McFee afirma que "nenhum dos códigos inclui o que se tornou no século XVIII uma característica quase universal da vida de um marinheiro, o poder irrestrito do capitão de tratar seus homens com crueldade máxima, sem compensação"[19]. O poder do capitão não era ilimitado, pois as cortes do vice-almirantado ocasionalmente puniam um mestre brutal. Mas não se pode negar a natureza em grande medida descontrolada dos poderes legais do capitão. A maior parte dos poucos controles não vinha das leis, e sim dos próprios marinheiros.

18. Morris, *Government and Labor*, p. 225.

19. "Richard Simsons Voyage to the Straits of Magellan and S. Seas in the year 1689", BL, Sloane Ms. 86, f. 24. Ver também *Ramblin' Jack: The Journal of Captain John Cremer*, ed. por R. Reynall Bellamy, Londres, 1936, p. 45; McFee, *Law of the Sea*, p. 49; Lowther v. Rutlidge, HCA 15/43, 1744. Um dos juízes do almirantado aparentemente considerava qualquer tipo de punição que tirasse sangue como excesso: ver Lawler v. Forrest, MASS ADM, 1725, f. 276; Hooper v. Harris, MASS ADM, 1725, f. 266. Essa parece ter sido uma opinião dissidente dentro da lei do almirantado. Quando Karl Marx observou que o sistema de trabalho assalariado moderno não poderia ter surgido sem o auxílio sangrento do chicote, talvez ele tivesse em mente a indústria naval moderna incipiente. Não deixa de ser significativo, portanto, que os Levellers tenham sido o primeiro grupo em um movimento político a se opor a chicotadas, que eles consideravam "apropriadas apenas para escravos" e não para homens ingleses nascidos livres. Ver Christopher Hill, "Pottage for Freeborn Englishmen: Attitudes to Age Labour", em seu livro *Change and Continuity in Seventeenth-Century England*, Cambridge, Mass., 1974, p. 227. Para uma discussão sobre como as críticas ao açoitamento se tornaram depois parte de um movimento radical, o abolicionismo, ver Myra C. Glenn, "The Naval Reform Campaign Against Flogging: A Case Study of Changing Attitudes toward Corporal Punishment, 1830-1850", *American Quaterly*, vol. 35, 1983, pp. 408-425.

Figura 13. William Hogarth retrata Tom Idle como "o aprendiz preguiçoso" no momento em que ele é enviado ao mar. Vários marinheiros apresentam o pobre Tom às relações sociais da vida no mar. O marinheiro à esquerda balança sobre ele um chicote chamado "gato de nove caudas" e outro aponta a distância para o corpo de um pirata enforcado com correntes. Hogarth antecipou o que Karl Marx afirmou sobre o fato de a forca e o chicote terem acompanhado a transição para o trabalho assalariado.

Edward Barlow, um imediato do final do século XVII que era "visto como brando demais [...] para exercer o comando [do capitão] sobre um grupo de marinheiros", resumiu claramente o raciocínio por trás da disciplina:

> Muitos marinheiros têm aquele temperamento preguiçoso, passivo, que, se deixados sozinhos, eles nunca se dão ao trabalho de fazer nada do que deveriam fazer, e quando fazem qualquer coisa é de má vontade, de modo que eles têm que ser forçados e conduzidos a isso, o que é um grande problema e tormento para os homens que os supervisionam, e muitas vezes são forçados a bater neles contra sua vontade quando meios mais suaves não funcionam.[20]

Edward Barlow foi, sem dúvida, um imediato mais humano que muitos daqueles que supervisionavam o trabalho no mar, pois alguns "conduziam os homens a isso" com tanto entusiasmo que pareciam longe de ter alguma preocupação ou incômodo com isso. De fato, a Companhia das Índias Orientais mantinha uma disciplina tão severa nos seus navios que o tombadilho onde os açoites eram realizados às vezes parecia um "abatedouro"[21].

Um quadro geral, embora não totalmente confiável, dos padrões de disciplina e violência no mar pode ser depreendido dos casos de violência excessiva registrados na Alta Corte do Almirantado entre 1700 e 1750. Tais alegações eram, em primeiro lugar, 3,1 vezes mais comuns em tempos de paz – períodos de salários baixos e de alto desemprego – que em anos de guerra. Também foram mais comuns entre os anos de 1715 e 1737, quando quatro de cada cinco acusações foram registradas. Mais da metade das queixas de violência excessiva foram feitas entre 1725 e 1736. Padrões e períodos de tempo semelhantes surgem em uma análise das acusações de assassinato feitas na Alta Corte do Almirantado nessa época. Quer tenham sido cometidos por um capitão contra um marinheiro ou vice-versa, os assassinatos acontecerem 3,3 vezes mais durante anos de paz que durante a guerra. Mais uma vez, os anos entre 1715 e 1737 se destacam como especialmente brutais, contendo três quartos de todos os assassinatos. O período entre 1723 e 1735 respondeu, notavelmente, por 60% dos homicídios. É difícil avaliar quanta cautela se deve ter com esses números, uma vez que foram depreendidos de dados fragmentados e não sistematizados. No entanto, eles representam os únicos dados

20. *Barlow's Journal*, pp. 453-452.
21. Cotton, *East Indiamen*, p. 60.

estatísticos disponíveis. Mas, como observou E. P. Thompson, "Nem o terror nem o contraterror podem revelar seu significado mediante um exame apenas quantitativo. Pois as quantidades devem ser vistas no âmbito de um contexto total, e isso inclui um contexto simbólico que atribui valores diferentes a diferentes tipos de violência". Outros dados, na forma de descrições, permitem uma aproximação etnográfica aos problemas da autoridade e da disciplina"[22].

John Pattison, marinheiro encarregado do mastro de proa do *Unity* navegando para as Índias Ocidentais em 1708, se esqueceu de uma tarefa. Ele foi pego "pelos cabelos da cabeça" pelo capitão Matthew Beesley, que forçou sua cabeça "para baixo do segundo canhão a bombordo" e bateu nele com "uma grande corda [...] por tanto tempo e de maneira tão bárbara e cruel que [...] Pattison, por algum tempo, mal conseguia erguer os braços ou as mãos até a cabeça". Beesley, segundo o depoimento de Pattison, o "teria certamente matado ou aleijado se o artilheiro ou algumas outras pessoas não tivessem gritado que ele deveria se envergonhar", assim "impedindo-o". Em outras ocasiões, Beesley bateu em Pattison, fazendo com que "quase um *pint** de sangue" escorresse do seu nariz, o fez servir um turno tarde da noite com a "cabeça descoberta" na chuva, ameaçou apunhalá-lo com uma faca e açoitá-lo "até que a carne saísse dos seus ossos", e uma vez o amarrou no portaló. Em 1736, Nathan Drew foi severamente açoitado com uma corda por usar o tecido errado para fazer uma vela, e em 1726 John Salter recebeu várias "listras" por "perder um remo novo do escaler". O capitão Thomas Barry, em 1729, açoitou Richard Sargeant pela "condução irregular" do navio. Gilbert Lamb, ao retornar com atraso ao seu navio vindo da costa, recebeu de seu capitão "vários golpes na cabeça" "com um pedaço de carvalho" ; ele ficou "tão ferido que por algum tempo não conseguiu engolir nenhum alimento" além daqueles macios que seus companheiros lhe davam sob o convés. Thomas Wood, acusado em 1729 de roubar vinho, apanhou de seu capitão

22. Não existem evidências de mudanças nas operações internas da Alta Corte do Almirantado que teriam afetado esses números. Existe, porém, um viés contra o período posterior, pois uma documentação completa relativa a alegações de violência excessiva só está disponível para os anos de 1700 a 1739. Os casos do final de 1739 a 1744 (na maioria, disputas salariais) estão ausentes do PRO e, depois de 1744, a Corte começou a utilizar uma organização arquivística menos sistemática que torna impossível saber o grau de confiabilidade dos registros. Esses dados foram retirados do HCA 24/127-24/139 e da série 15 do HCA. Dados sobre assassinatos, também fragmentários, vêm da série 1 do HCA. Para alegações de violência excessiva, N=163 e, para assassinatos, N=50. Citação: E. P. Thompson, "Folklore, Anthropology, and Social History", *Indian Historical Review*, vol. 3, 1977, p. 255.

* Unidade de volume britânica equivalente a 0,5683 litro. (N. da T.)

com um grande cabo de vassoura até "este se quebrar em várias lascas e pedaços pequenos com os golpes"[23].

Algumas das surras dadas pelos capitães nos marinheiros ou, em alguns poucos casos, pelos imediatos eram de uma crueldade quase além da imaginação. O capitão William Newcomin, em 1733, bateu em John Jones com uma caneca de pedra e "quebrou quatro dos seus dentes, arrancando-os da boca". George Winter, um mestre acusado de ter um "temperamento muito azedo e ruim", socou Thomas Waterson "até que suas bochechas ficassem muito inchadas e seus olhos quase saíssem da cabeça". Ainda assim, Waterson se saiu melhor que Richard Desbrough, que afirmou que seu capitão lhe bateu com "seu punho, cordas, varas e bastões", assim como com uma "braçadeira de uma das velas principais", e "bateu e cortou fora um dos seus olhos". James Conroy testemunhou em 1707 que seu capitão, um certo sr. Wherry, "o pegou firme pelo nariz com sua mão esquerda e enfiou o polegar" em seu "olho esquerdo, e com sua mão direita deu três golpes no dito dedão, e dessa maneira propositalmente, premeditadamente e maliciosamente mutilou e extirpou" seu olho[24].

Em 1721, o mestre Richard Haskins, da galé *Laventon*, supostamente atacou John Phillips enquanto este dormia, socando-o diversas vezes e então golpeando-o dez ou doze vezes com o agulhão de um marlim. Phillips entrou em convulsão. Então, "querendo fazê-lo cair para fora do navio", Haskins obrigou Phillips com "força e violência" a subir durante uma chuva torrencial e fria "para soltar a vela do joanete", embora o marinheiro estivesse "coberto de sangue" e estivesse "só de camisa e culotes". Enquanto estava no topo, Phillips foi "tomado por outro ataque", mas Haskins "não admitiu que nenhum homem fosse ajudá-lo, apesar de vários terem se oferecido, mas jurou que atiraria em qualquer um que se oferecesse para assistir ou ajudá-lo". Phillips de alguma forma conseguiu se segurar, mas afirmou mais tarde que sofreu sequelas permanentes em decorrência das surras[25].

23. Pattison v. Beesley, HCA 24/129, 1709; Powell v. Hardwicke, HCA 24/139, 1738; Interrogatório de John Salter, HCA 24/135, 1727; Testemunho de Daniel McNamera, SC ADM, 1729, f. 733; Lamb v. Murrin, HCA 24/129, 1707; Wood v. German, HCA 24/136, 1729.
24. Jones v. Newcomin, HCA 24/138, 1735; Waterson v. Winter, HCA 24/130, 1712; Desbrough v. Christian, HCA 24/132, 1720; Testemunho de James Conroy, HCA 1/16, 1707, f. 133. Ver também Macknash v. Wood, HCA 24/134, 1724; Parker V; Boucher, HCA 24/132, 1717; Long v. Powell, HCA 24/134, 1723.
25. Phillips v. Haskins, HCA 24/133, 1722.

Alguns capitães demonstravam grande criatividade ao administrar surras. Samuel Matthews, em 1733, afirmou que foi espancado com uma pata de touro, e depois com uma "mandioca (que é uma raiz dura e tão grossa quanto a perna de um homem)"; posteriormente, ele tomou uma surra mais convencional, com cem chicotadas do gato. Andrew Andrewson descreveu um exemplo de opressão difícil de imaginar quando afirmou, em 1736, que havia sido espancado "na cabeça com um pênis ressecado de elefante"[26]. Praticamente qualquer coisa, ao que parece, podia servir como arma na imposição de disciplina.

Crueldades como essas representavam uma tática de autoridade totalmente central para a disciplina marítima: a intimidação. Como escreveu Richard B. Morris: "Os mestres frequentemente levavam suas tripulações aos limites da resistência por meio de assédio moral, ameaças blasfemas e a desagradável prática do trote ou "castigo pelo trabalho", que consistia em designar tarefas sujas, desagradáveis e perigosas a um marinheiro em particular, com demasiada frequência como uma maneira de acertar desavenças pessoais"[27].

Essa última observação é crucial: a autoridade no mar era intensamente pessoal, o que, por sua vez, era a própria base da intimidação. Sem dúvida, muitos dos homens descritos anteriormente foram utilizados como "um exemplo público" para o restante da tripulação, um tipo de meio para o exercício dramático e simbólico de uma autoridade esmagadora. O capitão Woodes Rogers fez um marinheiro ser "severamente açoitado diante de toda a Companhia como forma de aterrorizar o resto". A intimidação, é claro, era quase sempre eficaz, mesmo

26. Arnold v. Ranson, HCA 24/129, 1706.
27. Matthews v. Tripland HCA 24/137, 1733; Andrewson v. Blinston, HCA 24/139, 1736. Uma outra tortura era "chicotear e salgar" um marinheiro; "o modo de fazê-lo é prender ou amarrar um homem nas estacas, cabrestantes ou retrancas do navio, e despi-lo até a cintura, e com chicotes de cordas, chamados Gatos de Nove Rabos, dar-lhe tantas chicotadas que tornam o castigo pior que a morte (como alguns perpetradores os haviam prevenido), e depois de terem sido assim chicoteados ou antes esfolados, uma banheira de salmoura ou picles de sua carne salgada é preparada; na qual (para aumentar o castigo) ainda mais sal é colocado; com a qual banham seus corpos esfolados, e são chicoteados e salgados de novo: o pavor desse castigo fez não apenas muitos desertarem do serviço, mas também tentarem se matar. E essa punição (por mais cruel que seja) se tornou agora tão comum que homens são assim tratados em ocasiões comuns". Ver John Dennis, *An Essay on the Navy*, Londres, 1702, pp. 8-9. Ver também Edward Cooke, *A Voyage to the South Seas*, Londres, 1712, p. 334; e o capítulo 6 deste livro para o uso dessa forma de disciplina por piratas. James Yonge relatou que escravos nas galés espanholas do século XVII eram chicoteados pelo contramestre "com o pênis de um boi". Ver *The Journal of James Yonge*, ed. F. N. L. Poynter, Hamden, Conn., 1965, p. 69.

quando nenhuma violência real era necessária. Edward Kinney, por exemplo, fez algo que irritou seu imediato, que respondeu com a promessa "de arrancar seu nariz". Kinney, de acordo com um colega marujo, "ficou com medo de ser desfigurado e começou a ser mais complacente". Outras ameaças e bravatas do tipo eram comuns. David Wills, um marinheiro do navio com o nome inadequado de *Olive Branch* (ramo de oliveira, o símbolo da paz), apanhou do capitão Nicholas Legau, que disse a ele que "se um dia ele voltasse ao navio, ele cortaria suas orelhas"[28].

Em 1727, o mestre Abraham Harris deu uma surra em John Hamilton, mutilando um de seus braços. Mais tarde na viagem, Harris o ameaçou: "vou quebrar seu outro braço". O capitão Samuel Hayes disse a Amos Merritt em 1725 que iria "partir sua alma ao meio ou esfaqueá-lo e comer um pedaço de seu fígado". Francis Rogers, mestre do *Crown*, disse a vários de seus tripulantes que tinha vontade de "arrancar-lhes o couro vivos" e mais tarde informou "a seus oficiais que se eles tivessem que quebrar as pernas e os braços de seus marinheiros", ele o "justificaria" se o assunto fosse levado à corte. A crueldade calculada era frequentemente uma base para a autoridade, uma parte crucial de uma economia mais ampla da disciplina[29].

Embora o mestre do navio mercante tivesse poderes para administrar apenas correções "moderadas", ocasionalmente a disciplina desembocava, como vimos, em tortura e assassinato. Richard Edmondson, um membro do *Union*, da Companhia das Índias Orientais, alegou que John Franklin ordenou que suas "mãos fossem amarradas no cabrestante" e então pendurou em seu pescoço uma cesta contendo algumas centenas de quilos de balas, "o que lhe causou muita dor, sofrimento e agonia, forçando seu sangue a sair de seu nariz e de sua boca em grandes quantidades e abundância". Em 1746, John Cressey recebeu a ordem de enfiar seu "dedo do meio" em um buraco feito especialmente em um bloco de madeira. E então o capitão Thomas Brown enfiou um calço no buraco "com muita violência e força", espremendo seu dedo e fazendo então "sua mão e braço a incharem muito". Brown então forçou Cressey a carregar o bloco de madeira, que pesava mais de "vinte quilos", junto com ele "por mais de meia hora", ocasionalmente chutando o bloco para piorar a situação[30].

28. Morris, *Government and Labor*, p. 265.
29. Woodes Rogers, *A Cruising Voyage Round the World*, ed. G. E. Manwaring, 1712 (reimpr. Londres, 1928), p. 122; Dennison v. Toben, HCA 24/132, 1719; *Ramblin' Jack*, p. 95; Wills v. Legau, MASS ADM, 1728, f. 36.
30. Hamilton v. Harris, HCA 24/135, 1728; Merritt v. Hayes, HCA 24/135, 1727; Nairn v. Rogers, HCA 24/130, 1712. Ver também Pattison v. Beesley, HCA 24/129, 1709; Redwood v. Studly, HCA 24/135, 1726.

É impossível saber quantos marinheiros foram assassinados entre 1700 e 1750, sobretudo porque os registros disponíveis são profundamente incompletos. Mas há outros problemas para a compreensão da questão do assassinato em alto-mar. O crime era facilmente disfarçado, já que era cometido em lugares distantes. Além disso, quando uma morte podia ser considerada um assassinato? Muitos homens eram espancados até a morte e obviamente se qualificavam como vítimas de homicídio. Mas o que dizer daqueles que tinham "suas provisões reduzidas" por um capitão que queria economizar nos custos de uma viagem, homens que ficavam fracos, pegavam uma febre e morriam? E o que dizer daqueles que eram açoitados e espancados e que não recebiam assistência médica adequada? Em todo caso, muitos exemplos existem para mostrar que, qualquer que fosse sua definição, o assassinato era claramente uma parte das relações sociais de trabalho no mar.

Richard Baker se alistou no *Europa* em 1734 para a viagem de São Cristóvão a Londres, mas logo ficou doente e fraco com diarreia. Seu comandante, James Blythe, ordenou que ele cumprisse suas tarefas, mas ele não conseguiu obedecer. Blythe então o fez "segurar o leme por quatro horas, que é o turno de dois homens". Ele então açoitou Baker, mas concluiu, "maldito cão, a corda não deixa marcas nele". Blythe então ordenou ao contramestre que pendurasse Baker na mezena, o contramestre se recusou a fazê-lo, e então o próprio Blythe o prendeu, deixando-o pendurado por uma hora e meia. Baker morreu quatro dias depois, com o corpo "bastante marcado pela surra com a corda". Charles Ellis, do *Welfare*, "se recusou a trabalhar em um domingo pelo período de tempo que o imediato do navio o mandou trabalhar", e disse que o trabalho era desnecessário, já que o navio "não estava passando por nenhum tipo de problema". Ele apanhou do capitão Peter Dorbing, e seu corpo ficou logo "bastante preto do peito à garganta". Ele morreu alguns dias mais tarde. O mestre Robert Hartley fez um de seus marinheiros subir "no alto do mastro principal para engraxar as adriças" sem camisa, e quando o homem, fraco por causa de uma surra, caiu no mar, Hartley não permitiu que ninguém o salvasse. Em 1719, o capitão John Shepheard, do *Borneo*, disciplinou Robert Mayor, jurando que o faria ter "melhores maneiras" a golpes de um esfregão de piche. Mayor morreu em decorrência de seus ferimentos, e "poucos minutos após seu suspiro final ele foi [sob as ordens do capitão] costurado em sua rede" a fim "de evitar que qualquer pessoa visse as marcas" deixadas pela surra. Anthony Comerford foi acusado pelo comandante John Pinkethman, do *Ridge*, de roubar uma galinha e foi chicoteado até a morte, recebendo duas chicotadas de cada membro da companhia do navio. Durante o castigo, Pinketh-

man "ficou por perto com seu bacamarte e jurou que iria atirar no homem que se recusasse a açoitar o dito camarada". Logo antes de morrer, Comerford disse que "perdoava de boa vontade toda a companhia do navio, com exceção do capitão e do imediato"[31].

Valentine Arrisson estava em seu posto quando o *Thomas and John* navegava, em 1706, em direção à Virgínia com uma carga humana de escravos. O capitão Robert Ranson "viu os negros bebendo alguma água que eles não deveriam beber" e rosnou para Arrisson: "Seu cachorro, por que você deixou os negros beberem essa água, e tomou o machete de sua mão [de Arrisson] e desferiu-lhe diversos golpes com ele, e disse 'seu cachorro, vou matá-lo se você deixar'". Joseph Bottick, o calafate do navio, ouviu Arrisson afirmar que o capitão o havia ferido de morte; "o capitão, ao ouvi-lo, disse [...] do que o cachorro está reclamando[?]". Bottick respondeu: "ele disse que você o matou", ao que Ranson replicou: "Maldito seja, se não matei, eu o farei", e rapidamente correu atrás de Arrisson, "a bombordo, e lhe deu mais dois ou três golpes com a mão no rosto". Arrisson, pouco antes de morrer seis dias mais tarde, disse a Samuel Miller, o segundo cozinheiro, que "ele tinha sido um escravo na Turquia e nunca tinha sido vítima de tantos abusos quanto desse Criminoso, referindo-se ao capitão Ranson". Como autodefesa, os companheiros de Arrisson mantiveram viva a memória de sua morte. Mais tarde, "quando o capitão acertou um dos homens com um soco na orelha, este perguntou se o capitão iria matá-lo como havia feito com Valentine". E, quando Ranson bateu em James Bradford, esse marinheiro desafiadoramente "disse ao capitão que estava pensando em fazer com ele o que ele tinha feito com Valentine"[32]. O "cruel

31. Morris, *Government and Labor*, p. 230; Edmondson v. Franklin, HCA 24/129, 1708; Cressey v. Brown, HCA 15/45, 1747.

32. Informação de Barkley Gould, HCA 1/56, 1736, ff. 94-95; Testemunho de Barkley Gould, John Mackneal, James Kane, Richard Gell e Robert Carter, HCA 1/19, 1735, f. 4; Informação de Thomas Blood, HCA 1/54, 1715, f. 26; Informação de Albert Ricsters, HCA 1/56, 1731, ff. 39-40; Informação de John Hill e James Jones, HCA 1/30, 1721, f. 123; Informação de John Hill, HCA 1/54, 1721, ff 126-127; Informação de Michael Clancy e Nathaniel Jelly, HCA 1/56, 1734, ff. 90-91. Para casos similares, ver Informação de John Irwin, HCA 1/57, 1743, f. 81; Informação de Francis Jarrott, HCA 1/53, 1702, f. 112; Memorando de Francis Jarrott, HCA 1/29, 1701, f. 319; Exame de Rice Harris, HCA 1/56, 1733, f. 79; 1733, ff. 75-78; Informação de William Granger e Robert Christion, HCA 1/56, 1731, ff. 45-49; Informação de Edward Shoult, HCA 1/56, 1728, f. 22; Informação de Thomas Summers, HCA 1/55, 1723, f. 48; Informação de Benjamin Bush, HCA 1/55, 1724, ff. 91-92; Testemunho de William Bennett, HCA 1/55, 1730, f. 140; Informação de Henry Hall, HCA 1/56, 1729, ff. 29-31; Informação de John Simmons, HCA 1/56, 1736, f. 121; Informação de Robert Howard, HCA 1/54, 1713, f. 17; Informação de John Jackson, HCA 1/56, 1725, f. 1; Informação de John Brockham, HCA 1/57, 1745, ff. 103-104; Informação de Robert Fanning, HCA 1/58, 1751, f. 11; Testemunho de Richard Carter, HCA 1/16, 1708, f. 165; Testemunho de Edward Perry, HCA 1/29, 1701, f. 345; Testemunho de Samuel Watson, HCA 1/19, 1735, f. 21; Informação de Hector McNeal, HCA 1/56, 1731, f. 44; Informação de Peter King, HCA 1/54, 1716, f. 36.

e bárbaro" capitão continuou a chutar Bradford "de tal maneira que o sangue começou a escorrer de sua cabeça e [então] o feriu com um machete em várias partes do corpo, e arrancou um ou dois de seus dentes, e cortou seu lábio, e bateu nele com um cabo de vassoura até ele ficar preto e azul e ferido por todo o corpo"[33]. Muitos marinheiros saíam desses confrontos com as costas e os corações partidos.

Esses incidentes revelam quão longe chegava às vezes a imposição da disciplina marítima. É claro que esses são casos extremos e, de fato, foram preservados entre os registros das cortes do almirantado porque representam transgressões tanto dos costumes quanto da lei. Ainda assim, foram eventos altamente visíveis e memoráveis, parte do que Jesse Lemisch chamou de "memória popular da tirania"[34]. Também serviram para definir e demarcar o contexto das relações sociais de trabalho e autoridade na indústria mercante naval, e possuíam potentes funções sociais e simbólicas. A disciplina física era talvez a estratégia mais poderosa no sistema de autoridade marítima; ela era, no entanto, complementada por muitas outras iniciativas que vinham de cima.

Uma outra estratégia era a demissão ilegal e prematura do marinheiro. Muitos capitães não hesitavam em deixar um marinheiro na costa, sobretudo em tempos de paz e de alto desemprego, quando era fácil encontrar substitutos. Em 1740, William Coates abandonou John Monson nas ilhas Orkney, dizendo-lhe que "morresse de fome e se danasse". John Baker, do *Portsmouth*, foi deixado por seu mestre em uma "ilha deserta". Amos Merrit, em 1725, foi deixado na costa "nu", sem seu baú, roupas e leito. E John Moodie, ferido a bordo do *Constant Anne* em 1725, ouviu de seu capitão: "seu cachorro, saia do meu navio. Você não tem nada para fazer aqui. Eu o demiti este mês e eu não vou mais lhe dar comida, então, fora do meu navio"[35].

33. Testemunhos dos marinheiros [Jonathan Yates, Joseph Bottick, William Hurnard, Samuel Miller, Henry King] do navio *Thomas and John* sobre o assassinato de Valentine Arrisson pelo mestre do navio, CO 5/1315, 1706.

34. Jesse Lemish, *Jack Tar vs John Bull: The Role of New York's Seamen in Precipitating the Revolution*, tese de doutorado, Yale University, 1962, p. 51.

35. Morris, *Government and Labor*, p. 264; Mowson v. Coates, HCA 15/42, 1741; Rex v. Winkley, MASS ADM, 1728, f. 71; Merritt v. Hayes, HCA 24/135, 1727; Moodie v. Hogg, HCA 24/134, 1725.

A responsabilidade pelo racionamento da comida era uma parte importante do controle quase ditatorial do capitão sobre o navio enquanto ambiente social e de trabalho. Não dar alimentos à tripulação era uma forma de disciplina, especialmente importante uma vez que qualquer dinheiro economizado com isso aumentava a rentabilidade da viagem para os proprietários. Como observou Richard B. Morris: "Talvez seja significativo que as queixas sobre a quantidade de comida parecem ter ocorrido com mais frequência quando o mestre de um navio também era um dos proprietários". Visto que muitos dos mestres desse período eram, com efeito, proprietários minoritários do navio, conflitos amargos muitas vezes tinham como foco o acesso a uma alimentação adequada[36].

Embora o capitão estivesse obrigado por lei a "prover seus marinheiros a bordo do navio com boas alimentação e condições de vida", essa determinação era muitas vezes ignorada. William Robuds, em 1710, reclamou que a tripulação do *Selby*, comandada, de maneira não surpreendente, por Ralph Selby, foi mantida com "muito poucas provisões" – eles ficaram "fracos e quase passaram fome" –, quando na verdade havia suficientes provisões para os marinheiros a bordo do navio. Os marinheiros do *Wanstead*, ancorados em Maryland, "quase morreram de fome a bordo do navio, embora estivessem em um país abundante, onde as provisões e os alimentos são muito razoáveis". Um dos homens, John Redish, morreu porque seu capitão "não permitiu o acesso a alimentos e bebida o bastante para sustentá-los e os explorava barbaramente em sua dieta". O capitão Thomas Barry, do *William*, em 1729 começou a racionar as provisões, apesar de, como insistiam seus marinheiros, "provisões em abundância [existirem] suficientes para atender à companhia do navio". William Biron acusou, em 1729, o mestre Stephen Pamphlett de não ter permitido o acesso a comida em quantidade o bastante, "apesar de ter provisões suficientes a bordo, mas [em vez disso] privava-os da porção usual e costumeira de provisões concedida por outros mestres [em] viagens semelhantes". Os marinheiros do *Norfolk* em 1718 reclamaram que a sua comida "estava cheia de larvas e imprópria ao consumo", mas ouviram do capitão que deviam comê-las ou "passar fome", pois "ele não ofereceria outra". Talvez esse problema de comida tenha sido mais bem resumido pelo dr. James Houston, que fiscalizava as condições e perspectivas de saúde na costa da África para os mercadores que negociavam

36. Morris, *Government and Labor*, pp. 257, 263; Davis, *English Shipping*, p. 127. Peter Kemp, falando da Marinha Real por volta de 1700, ressalta que "acreditava-se amplamente que todos os capitães e intendentes navais eram desonestos" (*British Sailor*, p. 57).

nessa parte do mundo. Duas das maiores "doenças epidêmicas neste país", ele escreveu, "são a Opressão Tirânica e a Falta das Necessidades da Vida". Muitos marinheiros teriam concordado integralmente, visto que era comum acusarem seus mestres de não oferecerem "as necessidades comuns da vida"[37].

O controle sobre o castigo físico e a comida implicava alguma medida de controle sobre a saúde, um assunto de especial importância entre homens que celebremente sofriam de febre amarela, malária, disenteria e escorbuto[38]. Um caso muito bem documentado de 1731 revela como essas questões de disciplina, comida e saúde se entrelaçavam em uma intrincada espiral de poder e autoridade. Rumores de motins começaram a circular a bordo do *Hunter*, comandado por Samuel Naylor. O mestre requisitou armas para protegê-lo contra a revolta, mas o artilheiro, um homem chamado Potter, "desceu entre os conveses e trancou o baú de armas para que o capitão não pegasse nenhuma das armas". Assim que ficou sabendo o que Potter tinha feito, Naylor "com toda sua força bateu nele com sua [...] grande bengala na cabeça, quebrando sua cabeça de tal maneira que o sangue jorrou em grande quantidade e voou nas roupas de George Taylor", que estava de pé do outro lado do navio. Aparentemente, vários marinheiros correram para ajudar Potter, tentando oferecer ajuda médica, mas Naylor interveio rapidamente, dizendo que o único curativo que Potter receberia no machucado seria um à base de salmoura. Depois, ameaçou a tripulação dizendo que "se algum homem lhe der um copo d'água, é melhor pular no mar". E se alguém lhe oferecesse comida receberia "o mesmo tratamento ou pior". Mais tarde, Potter morreu nos braços de George Taylor: "suas últimas palavras foram 'pelo amor de Deus, não escondam meu assassinato, porque aquele turco (referindo-se ao capitão Naylor) me matou'".

Enquanto a tripulação se preparava para jogar o corpo enegrecido e machucado de Potter no mar, Naylor, mais uma vez, impôs sua autoridade. Ele "não admitiria que o Ofício para o Enterro do morto fosse lido para ele". Quando o navio chegou ao porto, Naylor procurou o contramestre William Dixon e lhe ofereceu

37. Morris, *Government and Labor*, p. 230; Robuds v. Selby, HCA 24/129, 1710; Parker v. Boucher, HCA 24/132, 1719; Petição de Richard Sargeant e Christopher Harvey, SC ADM, 1729, f. 713; Biron v. Pamphlett, HCA 24/136, 1729; Shackleton v. Swan, HCA 24/132, 1719; James Houston, *Some New and Accurate Observations ... of the Coast of Guinea*, Londres, 1725, 57; Wistridge v. Chapman, HCA 24/135, 1727. Ver também Gray v. Travis, MASS ADM, 1728, f. 106; Earle v. Odar, MASS ADM, 1728, f. 65; Coulter v. Pitt, HCA 24/137, 1732; Jacob v. Hubbard, HCA 24/129, 1709; Astill v. Baggatt, HCA 24/139, 1735.

38. Lloyd, *British Seaman*, pp. 258-264.

dinheiro para que testemunhasse que os ferimentos de Potter não eram graves, que já haviam cicatrizado no momento de sua morte e que Potter havia retomado suas atividades normais. Naylor prometeu a Dixon que ele "não precisaria voltar para o mar tão cedo". Em nome do capitão, o cirurgião John Comrie contactou um sr. Morecraft, "que tinha a reputação de ser o aliciador que embarcava os marinheiros" para a viagem, a fim de encontrar outros marinheiros aos quais ele ofereceria propinas similares em troca de falsos testemunhos[39]. O plano não funcionou, e Naylor não conseguiu esconder o assassinato de Potter.

Conflitos em torno da saúde causavam outros problemas de disciplina, já que os marinheiros às vezes fingiam estar doentes para não trabalhar. Eles entendiam que um "mestre não tem o direito legal de administrar castigos físicos a um marujo doente". Sem dúvida, alguns capitães aplicavam surras cruéis quando sentiam que seus tripulantes "dissimulavam" ou "fingiam". Jonathan Summers aparentemente se sentiu assim em relação a Richard Sandhill, que ele puxou de sua rede "pelos cabelos da cabeça e disse a ele que seria seu médico e com grande violência deu mais de sessenta murros em sua cabeça, olhos, rosto, boca e peito e bateu sua cabeça contra o cabo". Sandhill ficou tão gravemente ferido que não pôde voltar ao trabalho por dois meses. Em 1721, Jacob Bigelow demitiu o imediato-chefe John Povey do *Shirley*. Povey caiu doente, e Bigelow instruiu seus oficiais e marinheiros a não lhe oferecer nenhuma assistência, para que ele "morresse e se danasse"[40].

Os capitães também usavam o confinamento como meio de manter a ordem. William Toson apanhou de James Steed em 1718 e depois foi confinado por vinte horas sem "qualquer meio de subsistência". Em 1720, Edward Hamlin foi espancado e acorrentado por oito dias e oito noites no convés "sem qualquer coberta e exposto ao vento, à chuva e ao orvalho, que são muito grandes" em Cádis, o que resultou em "grande risco para sua vida". Relacionada a essa estratégia estava a prática de amarrar marinheiros aos ovéns ou aos mastros. William Squier, depois de ser espancado com uma pilastra de ferro pesando entre sete e nove quilos, foi

39. Informação de James Tindall, George Taylor, Christopher Briggs, Matthew Hale, William Dixon e Elizabeth Beal, HCA 1/56, 1732, ff. 63-69.

40. Morris, *Government and Labor*, p. 267; Informação de William Wham, HCA 1/58, 1751, ff. 22-24; Sandhill v. Summers, HCA 24/134, 1724; Povey v. Bigelow, HCA 24/134, 1722. Os controles do capitão não se resumiam à sua autoridade sobre a disciplina física, a alimentação e a saúde, pois ele também atuava, com frequência, como mercador nas viagens mais longas, como foi discutido no capítulo 3 deste livro. Ver Jonathan Press, *The Merchant Seamen of Bristol, 1747-1789*, Bristol, 1976, p. 8.

amarrado aos ovéns e obrigado a ficar pendurado com todo seu peso sobre os braços por cinco ou seis horas. James Pringle, em 1727, também ficou pendurado nos ovéns, uma disciplina "normalmente imposta aos marinheiros quando bebiam ou se amotinavam"[41].

Os mestres regularmente disciplinavam seus marinheiros demitindo-os e confinando-os em navios de guerra, prisão ou cadeia. O capitão Thomas Barry, navegando para Charleston a bordo do *William*, em 1729, perguntou a um marinheiro local "se havia algum dos navios do rei no porto". Ao saber que sim, Barry explicou que "tinha um homem causando problemas a bordo e que o colocaria a bordo de um dos ditos navios assim que chegassem ao porto". Bernard Chalkley, do *Worcester*, fez o mesmo com Robert Hay e John Mason, que alegaram que estavam apenas "sendo alegres e cantando e dançando". Chalkley disse ao comandante do navio de guerra que eles estavam "amotinados". Outros capitães, durante os tempos de guerra, entravam nos navios do rei e, enraivecendo suas tripulações, "ofereciam voluntariamente" os serviços de alguns de seus homens, frequentemente especificando pelo nome aqueles que seriam mais "úteis". Alguns mestres, em vez de buscar uma prisão flutuante, imediatamente trancavam seus homens em uma cadeia ou prisão comum assim que ancoravam[42].

Essas eram as estratégias mais frequentemente empregadas em um sistema de autoridade mais bem descrito como violento, pessoal e arbitrário. O sistema colocava a violência e a disciplina no coração das relações sociais do trabalho e reproduzia essa violência por meio da criação de uma poderosa dinâmica de agressão e de contra-agressão, uma forte tendência para a vingança pessoal. A disciplina, a serviço da eficiência e da produtividade, era dirigida aos trabalhadores "preguiçosos", "teimosos", "obstinados", "indispostos", "desobedientes", "insolentes" e "não cooperativos", pois aparentemente muitos capitães acreditavam, com Nathaniel Uring, que os marinheiros eram "monstros que não pensavam, ingovernáveis [...] assim que saem do comando" e que os homens eram "miseráveis criaturas ingovernáveis [...] quando não há poder ou leis para restringi-los". Ou, como três mestres de navio escreveram em uma petição para o legislativo de Virgínia em

41. Morris, *Government and Labor*, p. 264; Toson v. Steed, HCA, 24/132, 1719; Eastes v. Winnicot, HCA 24/133, 1721; Squier v. Arnold, HCA 24/132, 1720; Pringle v. Pett, HCA 24/136, 1730.

42. Testemunho de John Raper, SC ADM, 1729, f. 676; Domanns v. Chalkley, HCA 24/127, 1701; Shimins v. Pitch, HCA 24/128, 1704; Vesey v. Yoakley, HCA 24/129, 1707. Ver também Longust v. Youron, HCA 24/130, 1714; Banks v. Christian, HCA 24/134, 1724; Battin v. Billup, HCA 24/127, 1704; Hays v. Moses, HCA 24/129, 1708.

1722: "Assim como nenhuma sociedade pode ser mantida em ordem por muito tempo, assim também é muito bem conhecido o fato de que marinheiros comuns são, entre todos os homens, os menos capazes de se submeter à autoridade de seus comandantes, quando se acham sem o medo de serem corrigidos". Essas figuras de autoridade mal poderiam ver as coisas de outro modo, sob o risco de colocar em questão as bases morais de seus próprios e extraordinários poderes, frequentemente empregados com brutalidade[43].

Mesmo assim, a petição dos mestres, embora interesseira, contém um *insight* tão vitalmente importante quanto não intencional. Por que seriam os marinheiros – "entre todos os homens" – os menos capazes de se submeterem à autoridade que não use como arma a violência disciplinadora? Se substituirmos "menos dispostos" por "menos capazes", as palavras dos mestres sugerem que os "marinheiros comuns" haviam desenvolvido práticas de oposição e valores bastante distintos, e frequentemente violentamente contrários, àqueles impostos pelo regime disciplinar da indústria mercante naval capitalista. Essas práticas e valores constituíam o outro lado do sistema de autoridade marítima, a mixórdia de iniciativas, resistências e negociações decorrente da necessidade de autodefesa coletiva no convés inferior. Muitas contraestratégias, formas de organização e bases de poder surgiram como parte da autoatividade criativa dos trabalhadores marítimos comuns.

A mais poderosa contraestratégia de autoridade era o motim, o esforço coletivo, planejado ou espontâneo, para reduzir o poder do capitão e, nos casos mais extremos, tomar o controle do navio. Antes de olharmos o motim de frente e em ação, vejamos seu perfil. Embora não existam registros sistematizados de motins na primeira metade do século XVIII, existem documentos relativos a sessenta rebeliões desse tipo, e certamente elas representam apenas uma pequena parcela dos que efetivamente ocorreram. O momento de ocorrência dos motins é significativo. Apenas

43. Twine v. Barnes, HCA 24/139, 1736; *Ramblin' Jack*, p. 84; Jenkinson v. Cleeland, HCA, 24/135, 1729; *The Voyages and Travels of Nathaniel Uring*, ed. por Alfred Dewar, 1726 (reimpr. Londres, 1928), pp. 234-235, 132. Petição de Randolph, Cane e Halladay, 1722, em William P. Palmer (ed.), *Calendar of Virginia State Papers...*, Richmond, Va., 1875, vol. 1, p. 202. William Betagh, em *A Voyage Round the World*, Londres, 1728, p. 37, observa que "agricultores" no mar sempre protestavam "de maneira mais submissa". Para uma evocação do modo como o navio funcionava como uma estufa, que transformava conflitos e crises de ciúmes insignificantes em questões de honra e vingança, ver como foi tratado o desentendimento entre Random e Crampley em Tobias Smollett, *Roderick Random*, 1748 (reimpr. Londres, 1927). Sobre vingança e pirataria, ver o capítulo 6 deste livro.

nove aconteceram durante os anos de guerra de 1702 a 1713, 1727 e entre 1740 e 1748, um total de 21 anos. Quarenta e nove distúrbios ocorreram durante tempos de paz, fazendo dessas revoltas 3,9 vezes mais frequentes de 1700 a 1701, 1713 a 1726, 1728 a 1739 e 1749 a 1750, 22 anos no total. Quarenta e oito motins eclodiram entre 1715 e 1737, sugerindo, mais uma vez, que esse foi um período de conflitos intensos; mais especificamente, os anos de 1718 a 1723 testemunharam 21 motins. Essas rebeliões geralmente surgiam em viagens para a África e as Índias Ocidentais, embora algumas tenham ocorrido em viagens para portos do Atlântico Norte e do Mediterrâneo, e quatro motins tenham ocorrido em navios corsários. Todas as viagens em alto-mar estavam vulneráveis a insurreições marítimas.

Os motins eram em geral violentos. Não menos da metade dessas revoltas – e provavelmente muito mais que isso – usaram violência ou ameaçaram fazer uso dela contra os oficiais do navio. Em um entre cinco motins – provavelmente uma estatística bastante razoável – ocorria a morte de um ou mais oficiais pela tripulação. Dos quinze oficiais que se sabe que foram mortos, treze morreram entre 1725 e 1737. Metade das rebeliões foram bem-sucedidas em tomar o controle do navio e cerca de um terço se voltou para a pirataria[44].

O motim tinha várias causas. Alguns eram respostas diretas à opressão e o mau tratamento. Como afirmou William Mething sobre a vida a bordo do seu navio em 1719, "pelo amor de Deus, era melhor ser enforcado que viver daquele jeito". Outros reclamavam que seus navios vazavam demais, tinham poucos homens, oficiais demais, provisões inadequadas ou trabalho demais. Outros tripulantes reclamavam da pouca assistência à saúde, de um capitão "louco" ou de quebra do contrato salarial. Muitos motins eclodiam porque os marinheiros queriam "pagamento imediato" e pensavam que poderiam obtê-lo como piratas. Os motins raramente eram uma resposta a um incidente isolado, e sim a um padrão abusivo mais geral, e a maioria das revoltas possuía múltiplas queixas e motivos[45].

44. Deve-se reforçar que nem todas as acusações de motim nos registros da corte do almirantado foram incluídas nesse arquivo. Os capitães empregavam com frequência esse termo a qualquer desobediência, por menor que fosse. O termo motim é aqui utilizado como uma rebelião organizada e consciente contra a autoridade constituída, com o objetivo de restringir os poderes do capitão ou tomar o controle do navio. É notável que os historiadores tenham dedicado tão pouca atenção aos motins na indústria mercante naval.

45. Ver, como exemplos, *The Tryals of Captain John Rackam and the Other Pirates*, Jamaica, 1721, em CO 137/14, f. 29; *Ramblin' Jack*, p. 144; Informação de Alexander Thompson, HCA, 1/55, 1723, ff. 23-24; Investigação de John Peterson, HCA 1/55, 1725, f. 116; Tatum v. Wilson, HCA 24/137, 1732.

Os motins tomavam corpo quando queixas comuns ou que se sobrepunham eram identificadas por parte da tripulação, em geral três ou quatro homens inicialmente, que formavam um núcleo e começavam a recrutar a solidariedade dos demais para a sua causa. Normalmente, o apoio se reunia em torno de um membro da tripulação particularmente corajoso, ousado e desafiador, com frequência um oficial menos graduado que possuía as habilidades necessárias para conduzir o navio. O conhecimento da navegação era essencial para um grupo de amotinados. Um motim podia funcionar com o apoio de apenas 20% a 30% da tripulação, desde que a maioria dos marinheiros se mantivesse neutra ou se juntasse ao motim depois que a tomada do poder entrasse em ação.

No mar em 1700, James Man, capitão do *Happy Return*, mudou sua rota original em um esforço para responder mais lucrativamente a mudanças nos mercados. A tensão no navio subiu e Man provavelmente sabia que um confronto estava próximo quando ordenou a seus marinheiros que levantassem âncora, e muitos, "zombando, lhe disseram que se ele [mesmo] quisesse levantar a âncora, eles não o impediriam". Um marinheiro sugeriu que a tripulação deveria "ir com o navio para onde quisesse". Man, irado com essa impertinência, disse: "O que, sem meu comando?". Richard Dyer, o segundo imediato e aparentemente o principal líder da revolta, retrucou duramente: "nós não damos nenhum valor para você nem seu comando". Outros marinheiros do *Happy Return* disseram que iriam "ficar com [...] Dyer e defendê-lo e uns aos outros até a última gota de sangue [...] e as palavras de ordem entre eles eram 'um e todos'"[46].

O capitão Nathaniel Uring "preocupado que [seus] marinheiros quisessem se tornar piratas", em 1712, esperava que um motim eclodisse a qualquer momento. Tanto que, declarou Uring, "Carreguei minhas pistolas e mantinha-as em meu travesseiro" enquanto dormia. Uma manhã, Uring chamou toda a tripulação e exigiu de cada homem a chave de seu baú na esperança de encontrar a petição – ou "Round Robin", abaixo-assinado – esboçada pelos marinheiros com suas queixas e reivindicações. Uring afirmou: "Comecei por um dos homens que eu sabia ser um camarada rebelde, que eu suspeitava ser o Conspirador Principal"; o homem havia sido o artilheiro do navio, mas foi removido do posto por "negligência e desobediência". Uring, então, passou a encenar um drama valente. Tirando o chapéu e fazendo uma reverência ao suspeito de se amotinar, Uring o chamou de "Capitão" e pediu para ver o abaixo-assinado. O ex-artilheiro respondeu com uma "gargalhada sarcástica", e Uring lhe deu vários golpes violentos com sua bengala até que "o sangue" começou a "escorrer por suas orelhas". Um outro marinheiro interveio e "começou a falar umas palavras sediciosas", e embora Uring possa ter temido que sua manobra estivesse fracassando e que poderia ser jogado no mar a qualquer momento, ele rapidamente bateu nesse homem e, aparentemente inabalável, enfrentou o restante da tripulação. Um "terceiro Membro do Clã disse que achava muito duro ser espancado por nada", e logo recebeu alguns golpes por essa sugestão. Finalmente, alguém que não havia assinado a petição disse que sabia onde ela estava e foi buscá-la. Uring relatou que menos da metade da tripulação havia assinado o documento, "pois não haviam tido tempo para completá-lo, já que alguns deles ainda não estavam convencidos a entrar nele". Uring alegou que todos os que apanharam haviam assinado o instrumento, mas também descobriu, para sua consternação e surpresa, que "alguns dos homens mais honestos que eu tinha" também haviam endossado o protesto. Com o motim efetivamente derrotado e uma possível acusação legal por pirataria pairando sobre suas cabeças, "os marinheiros foram exatamente diligentes e obedientes durante o resto da viagem"[47].

Robert Sparks, marinheiro do *Abington*, disse a vários de seus camaradas que seu navio "daria um ótimo navio pirata, pois", ele insistiu, "seria melhor morrer que viver na miséria". A conspiração para o motim começou. Dez marinheiros robustos concordaram em jogar o imediato no mar, e em capturar e confinar o médico e o capitão, "e, quanto ao resto, eles logo se renderiam e consentiriam". Um homem argumentou que não deveria haver "ocasião para o cometimento de assassinatos", mas John Whitcomb respondeu que "seria muito melhor cometer assassinatos, após começarem, do que não concluir o assunto". Os amotinados então, em juramento, prometeram "dar seu caro sangue uns pelos outros". James Ogelsby arquitetou uma vingança pessoal: "quanto àqueles golpes, que ele recebera [do capitão], eles apenas foram emprestados; e quanto àquelas ameaças, que ele havia recebido do contramestre, ele as retribuiria com uma bala através de seu corpo". Outros também juraram "se vingar desses cães", mas nunca conseguiram fazê-lo, porque a trama foi descoberta. O caso foi levado à justiça e ao menos dois rebeldes foram condenados à forca[48].

Ao largo da costa da África, em 1721, o *Gambia Castle*, um navio da Companhia Real Africana comandado por Charles Russell, foi tomado por amotina-

46. Morgan v. Man, HCA 24/127, 1700.

47. *Voyages and Travels of Nathaniel Uring*, pp. 176-178.

48. *Tryals of Captain John Rackam*, pp. 28-29.

dos sob a liderança do segundo imediato George Lowther. Lowther alegava que a Companhia Real Africana havia negligenciado de maneira criminosa a saúde dos marinheiros. Os homens haviam chegado na África "em perfeita saúde", mas logo se encontraram em um estado "miserável". Algumas dificuldades surgiram, aparentemente, quando tentavam obter uma carga de escravos, e Lowther sustentava que os marinheiros deveriam ficar na costa "até apodrecerem". Os marujos consideraram que sua dura situação poderia ser considerada "escravidão", em que suportavam "um tratamento bárbaro e desumano do seu comandante". Lowther e John Massey, líder do motim entre os soldados a bordo do navio, sentiam-se "no dever de aliviar aqueles pobres miseráveis de uma evidente e tirânica calamidade". Seus "Desígnios eram apenas escapar da morte de perecerem como o resto dos nossos compatriotas por falta da subsistência necessária". Os amotinados renomearam seu navio *Delivery* e partiram para o mar. Claramente, Lowther entendia "Dever" como algo mais associado a pessoas que a lucros. Ele e seus homens se tornaram piratas; John Massey se rendeu e foi enforcado na Árvore Fatal de Albion[49].

Um conflito eclodiu a bordo do *Zant* em 1721, instigado e liderado, nesse caso, por um "negro livre", um marujo comum que vivia em Deptford, que "alimentou um motim dizendo que tínhamos oficiais demais, e que o trabalho era duro demais, e essas coisas". Diversos marinheiros "resmungavam" sobre o capitão e "desejavam com frequência que o seu navio estivesse nas mãos dos piratas". Michael Wilkinson, artilheiro do navio, mostrou a importância estratégica de sua posição para qualquer revolta quando afirmou que poderia fazer um motim quando quisesse, visto que "tinha sob seus cuidados a pólvora e as armas pequenas" que pertenciam ao navio. As palavras de Wilkinson ajudam a entender por que os artilheiros foram progressivamente eliminados das tripulações dos navios depois de 1726, sendo suas responsabilidades assumidas pelo capitão ou pelo primeiro imediato. Em todo caso, o capitão do *Zant* agiu rapidamente para se livrar do marinheiro negro, prendendo-o em um navio de guerra e embarcando em seu lugar um marinheiro veneziano, "um camarada tranquilo". Mas os problemas explodiram novamente, dessa vez com o segundo imediato e alguns contramestres exigindo seus salários. Aparentemente, o capitão e alguns de seus mais fiéis oficiais ameaçaram lutar contra os amotinados. O primeiro imediato disse que os rebeldes "nos disseram que, se batêssemos em um homem, seríamos todos jogados

49. Informação de Alexander Thompson, HCA 1/55, 1723, ff. 23-24; Petição de John Massey e George Lowther, CO 28/17, 22 jul. 1721, ff. 197-199.

ao mar". O desfecho desse confronto específico é desconhecido, mas a contenda parece ter sido resolvida[50].

A angústia e a intensidade das relações de classe na vida no mar foram demonstradas de forma terrivelmente vívida no motim do *George* em 1725. Cinco marinheiros conspiraram para se tornarem piratas, alegando que "não tinham recebido uma quantidade suficiente de provisões". O papel de Michael Moor na revolta era "fazer o Sol & a Lua brilharem através" dos corpos do capitão, do primeiro imediato, do cirurgião, e do sobrecargo". William Melvin supostamente disse aos oficiais: "malditos sejam, seus cachorros, eu vou enforcá-los quando estiverem mortos". De fato, três dos oficiais foram mortos, e Melvin cumpriu sua promessa pegando "a ponta do chicote" e amarrando-a "em volta do pescoço do imediato", que já estava "morto entre os conveses e o içou ao convés". John Smith, que depois se tornou conhecido pela alcunha de John Gow, era o único rebelde que entendia de navegação e se tornou capitão desse novo navio pirata, renomeado *Revenge*, e partiu em busca de fortuna. Smith e vários de seus homens terminaram enforcados[51].

Outras importantes características do motim receberam luz em 1736, quando seis homens da tripulação do *Dove* desembarcaram e conspiraram para fugir com o navio. Eles definiram novos papéis para si mesmos, designando um capitão, um imediato e um contramestre, e acordaram que todos "teriam partes iguais na carga". Esses amotinados autoconscientes se apoiaram na experiência de um deles, Edward Johnson, que era estimado "como um bom e especial camarada para esse propósito e já esteve muitas vezes na Conta", o que significava que ele havia navegado como pirata diversas vezes[52]. Não era incomum a decisão tomada por Johnson e seus camaradas de dividir suas cotas em partes iguais. O capitão George Shelvocke, do navio corsário *Speedwell*, denunciou sua tripulação como uma "Gangue de Niveladores", quando se amotinaram, reduziram seus poderes com diligência, implementaram um sistema democrático de tomada de decisão e cancelaram as cotas dos "Cavalheiros Aventureiros da Inglaterra" que haviam financiado a viagem. William Betagh descreveu o mesmo instinto igualitário. De-

50. *Ramblin' Jack*, pp. 144, 158; Gouldin v. Sanders, HCA 24/133, 1721. Ver também Informação de James Tindall, HCA 1/56, 1732, f. 63.

51. Investigações de John Peterson, Peter Rollson, James Williams e Robert Read, HCA 1/55, 1725, ff. 103-132. Ver também Daniel Defoe, *An Account of the Conduct and Proceedings of the Late John Gow, alias Smith, Captain of the Late Pirates...*, Londres, 1725.

52. Informação de Richard Walker e William O'Mara, HCA 1/57, 1737, ff. 1-8.

pois que um bando de corsários cortou as cotas de seus "Cavalheiros Proprietários", seu "novo *establishment* foi mais como uma Comunidade que como uma monarquia absoluta"[53].

Os motins ofereciam talvez os exemplos mais nítidos da maneira como as divisões de classe eram traçadas a bordo do navio, visto que centros de autoridade e controle organizados de forma autoconsciente surgiam a partir de baixo para questionar o poder. William Doyle, um amotinado do *Joseph and Ann*, em 1726, tentou que outros homens "ficassem de seu lado e abandonassem o serviço", e tentou derrubar Alexander Cupples do comando. Aparentemente, ele teve algum sucesso, pois disse logo a Cupples que "tinha um grupo forte a bordo [...] e que logo ir[ia] despojar o d[it]o mestre de seu mundo de madeira, querendo dizer que logo ele o tiraria do comando do d[it]o navio". Cupples, no entanto, conseguiu obter a ajuda de outros navios próximos para "reprimir o motim"[54]. Thomas Powell, do *Pearl*, em 1736, "conseguiu levantar um motim para persuadir os marinheiros [...] a ficar a seu lado contra" o capitão Eustace Hardwicke. Oito marinheiros juraram "proteger uns ao outros" e começaram, num ato deliberado de intimidação, a perguntar a todos se se lembravam da sorte do capitão Beard, um mestre que todos sabiam ter sido assassinado por sua tripulação[55]. Esses incidentes iluminam um significado mais profundo das palavras de Jack Cremer: "Como disse o mestre de nosso navio – pensar como o capitão era melhor, certo ou errado". Esse, obviamente, era um ponto de vista. Mas "estar do lado mais forte" deve, como dizia Cremer, "ser melhor". O capitão Thomas King disse sobre o amotinado Peter Lester em 1723: "foi com muita dificuldade que prevalecemos sobre" ele "para irmos para a costa, pois nenhuma violência poderia ser utilizada quando a maior parte da companhia do navio estava inclinada a ficar do seu lado". Depois de reprimir um motim – e "uma amizade ilegal" entre seus realizadores – na sua viagem como corsário, Woodes Rogers disse: "A companhia do navio parecendo muito inclinada a favorecer os amotinados, facilitou que eu os perdoasse". Assim como a lógica da disciplina era individual, imposta a partir de cima por uma figura investida de poderes formais extraordinários, a

53. George Shelvocke, *A Voyage Round the World*, Londres, 1726, pp. 157, 42, 219, 218; Betagh, *Voyage*, pp. 186-187. Ver Rogers, *Cruising Voyage*, pp. 172-173, sobre outro motim contra as ações dos "*Gentlemen*". Para uma discussão sobre as formas pelas quais esse igualitarismo foi institucionalizado no navio pirata, ver o capítulo 6 deste livro.
54. Doyle v. Holland, HCA 24/135, 1728, e HCA 24/136, 1729.
55. Powell v. Hardwicke, HCA 24/139, 1738.

lógica do motim era coletiva, surgindo de baixo através de problemas comuns e sanções informais[56].

A lógica coletiva do motim e, eu diria, de toda a vida social entre os marinheiros comuns está bem representada na criação pelo marinheiro de uma expressão cultural, o instrumento de protesto chamado Round Robin. Esse "documento de motim e sedição" era essencialmente uma forma de organizar a resistência. Nathaniel Uring ofereceu uma descrição detalhada:

> Eles pegam uma grande folha de papel, e fazem dois círculos, um bem longe do outro; no círculo interno eles escrevem o que pensam em fazer; e entre as duas linhas circulares eles escrevem seus nomes, dentro e fora, contra os círculos; começando como os quatro pontos cardeais da bússola, um oposto ao outro, e então prosseguem até que o papel esteja preenchido; o que aparece em um círculo, e não se pode dizer que ninguém foi o primeiro, de modo que todos são igualmente culpados: o que eu acredito ter sido pensado para mantê-los todos firmes em seu propósito, quando uma vez que o tenham assinado; e se descoberto, ninguém poderá ser desculpado, dizendo que foi o último a assinar, e que não o teria feito sem uma forte persuasão.[57]

Os marinheiros usavam o Round Robin "para engajar uns aos outros" em um complô, "para testar a força do grupo", garantindo, ao mesmo tempo, que "não se saberia quem foram os iniciadores ou líderes". O marinheiro precisava escolher com cuidado suas formas de protesto, para que suas reivindicações não "retornassem contra eles como vingança". O Round Robin foi uma inovação cultural vinda de baixo, um esforço de autodefesa coletiva diante de uma autoridade arbitrária e quase ilimitada. O Round Robin expressava com eloquência o *éthos* coletivista da cultura de oposição do marinheiro, demonstrando como a distribuição igual de riscos era quase sempre essencial para a sobrevivência[58].

56. *Ramblin' Jack*, p. 55; Lester v. King, HCA 24/134, 1723; Rogers, *Cruising Voyage*, p. 10.
57. Wise v. Beekman, HCA 24/131, 1716; *Voyages and Travels of Captain Nathaniel Uring*, p. 178.
58. Smith v. Companhia das Índias Orientais, HCA 24/127, 1700; Wise v. Beekman, HCA 24/131, 1716. Ver também Hood v. Jennis, HCA 24/131, 1717; Longust v. Youron, HCA 24/130, 1714; Captain Charles Johnson [Daniel Defoe], *A General History of the Pyrates*, ed. por Manuel Schinhorn, 1724, 1728 (republicado em Columbia, SC ADM, 1719, f. 495; Informação de Henry Bolton, 1701, em J. F. Jameson (ed.), *Privateering and Piracy in the Colonial Period: Illustrative Documents*, Nova York, 1923, p. 248; *Gentlemen's Magazine*, 1731; Betagh, *Voyage*, p. 36; Barnaby Slush, *The Navy Royal; Or a Sea-Cook turn'd Projector*, Londres, 1709, p. 82.

Ainda assim, "ficar do lado mais forte" normalmente significava estar do lado do capitão, e os marinheiros eram forçados com frequência a fazer uma escolha rápida. Como indicava a experiência de Jack Cremer como jovem marinheiro: "Eu logo passei a ser favorecido pelo mestre e seus imediatos, mas os marinheiros não gostavam de mim e me chamavam de 'cachorro de navio de guerra', e eu tive que vigiá-los de perto e manter bem trancadas as coisas do meu mestre, provisões, pão etc., para o grande descontentamento dos camaradas"[59].

O lado do capitão era quase sempre constituído do comissário e do cirurgião, ambos geralmente vistos como os "dedos-duros dos capitães", além de números variáveis de oficiais menos graduados e marujos[60]. As fronteiras entre esses lados flutuavam ao ritmo das questões prementes, a natureza do descontentamento, e o grau de poder que cada lado possuía.

O motim e o Round Robin representaram momentos dramáticos e vitalmente importantes de resistência, mas eram apenas duas partes de uma gama complexa de reações à autoridade. Antes do próprio motim, havia sempre a ameaça de motim. Peter Winnicoate, Robert Hayes e Edward Edwards reclamaram de uma ração pequena em 1708 e juraram "levar [o navio] para o primeiro porto" que encontrassem. Uma outra prática, parecida com o *fragging* na Guerra do Vietnã*, era se livrar de um oficial fazendo sua morte parecer um acidente. Alguns eram atingidos por equipamentos em queda, outros eram varridos para o mar durante uma tempestade. Não é difícil de imaginar o medo de capitães como Robert Berry, que disse que sua tripulação estava "ameaçando me jogar no mar" depois de um desentendimento ligado aos salários, ou Durrell Bayley, que, depois de bater em Samuel Greenaway por não cumprimento do dever, foi informado de que, "se batesse nele novamente", para o azul ele iria[61].

Esse uso de ameaça e da insinuação descambavam sutilmente para uma outra forma de contraestratégia: o uso de intimidação. Essas questões funcionavam em via dupla. Frequentemente, marinheiros tentavam intimidar seu capitão ou seus oficiais com a atitude desafiadora de se recusarem a trabalhar. David Macky,

59. *Ramblin' Jack*, p. 66.

60. *Ibidem*, p. 271.

* *Fragging* é a tentativa de assassinato ou o assassinato intencional de um soldado, em geral um superior, por outro soldado. (N. da T.)

61. Hays v. Moses, HCA 24/129, 1708; Robert Berry para ?, HCA 24/128, 1702; Sailors v. Alloyn, SC ADM, 1730, f. 767; Testemunho de William Pricklove, HCA 1/17, 1715, f. 21; Rane v. Clarke, HCA 24/136, 1730; Testemunhos de Argentown Williams e Thomas Lukeham, HCA 1/57, 1737, ff. 18-19.

do *Christabella*, em 1721, recebeu a ordem de seu mestre de levantar as velas, e respondeu: "Dane-se, você vá lá e as levante sozinho, e que se dane, porque eu é que não vou fazer". Seu companheiro de arruaça Mathew Carmichael recebeu a ordem de trabalhar no mastro principal e disse ao capitão "que ele podia beijar seu traseiro, pois por Deus ele não o faria". Seu capitão, George Jesson, aparentemente tinha medo de disciplinar os homens, mas se mantinha duplamente armado para o caso de eles decidirem "se tornar piratas". John Ward, em 1729, se recusou a trabalhar de "qualquer outra maneira que não fosse a sua" e insistia com frequência, para que toda a tripulação do *Lawson* pudesse ouvi-lo, que se o "mestre lhe batesse ou de alguma forma o corrigisse por sua desobediência ele o derrubaria e não o atacaria"[62].

Muitos outros marinheiros se recusavam a aceitar a disciplina física. John Scroge, espancado por seu capitão, proclamou: "Eu não vou me deixar ser tratado dessa forma tão bárbara". William Brown prometeu, em 1742, de que "nenhum capitão na Inglaterra botaria as mãos nele ou o espancaria". E como George Williams anunciou em 1728: "Nunca apanhei de nenhum mestre e será muito difícil me baterem agora". John Potter, do *St. Quintin*, foi encharcado em água e depois apanhou do capitão Ralph Selby. Potter então "caiu sobre o mestre e bateu nele e jurou que não seria seu escravo nem apanharia como um cachorro". Depois da briga, Selby seguiu Potter, que o alertou com educação, mas firmemente: "Sr. Selby, se chegar mais perto, por Deus, vou arrancar seu cérebro se eu puder, ou vou jogá-lo no mar". Potter foi preso em Nápoles, mas retornou para voltar para casa. Ele anunciou, como relatou um dos membros da tripulação, que "não era um dos serviçais do mestre e pediu a todos nós para tomar nota de que a partir daquele mesmo dia ele nunca mais o serviria nem faria nada por ele, mas iria para casa no navio como um prisioneiro, e não como seu serviçal"[63].

Alguns incidentes de contraintimidação eram mais duros. Richard Whitman, exigindo seus salários de Benjamin Eyres, em 1715, "ameaçou bater nele e cortar suas orelhas e o desafiou a desembarcar para lutar contra ele". E, em 1717, George

62. King v. Jesson, HCA 24/133, 1721; Ward v. Corne, HCA 24/136, 1730; Sedgewick v. Burroughs, HCA 24/134, 1723; Mason v. Pomeroy, HCA 24/127, 1701; Parker v. Boucher, HCA 24/132, 1719; Murray v. Hyde, HCA 24/135, 1726; Beard v. Hayes, HCA 24/136, 1711.

63. Investigação de Thomas Wood, HCA 24/137, 1731; Informação de Andrew Smith, HCA 1/57, 1743, ff. 46-47; Informação de Phillip Brand, HCA 1/56, 1729, ff. 32-33; Potter v. Selby, HCA 24/128, 1704.

Drummond, por razões desconhecidas, jurou a seu capitão, Richard Norman: "Maldito seja, ele arrancaria sua pele vivo e cortaria fora seu nariz"[64].

O ambiente físico do navio, munido de um estoque quase infinito de ferramentas e objetos relacionados ao trabalho que podiam ser usados como armas, era um contexto ideal para a negociação da autoridade. O recurso a arpões, pranchas, barris, ripas, estacas, cordas, cabos, ferros de marcar, arames, ganchos, foices, martelos, escovas, cabos de vassoura, esfregões de piche, remos, tridentes, machetes, facas ou pistolas fazia da possibilidade e da concretização da luta armada algo sempre presente. Muitos marujos decidiram levar à frente o desafio de ver o que era mais duro: sua arma ou a cabeça do capitão. Mas o marinheiro não tinha o monopólio do uso desses objetos, e ele mesmo sofria sob o impacto de muitas dessas armas improvisadas. Mas também muitos marinheiros as usavam para contra-atacar. O capitão William Kennet "corrigiu" o segundo imediato Robert Hawkes por insolência com um cinto de couro, mas Hawkes pegou um arpão "e jurou que ia arrancar o cérebro do capitão". O capitão Kennett pediu ajuda à tripulação, mas ninguém respondeu. Logo todos os homens estavam do lado de Hawkes, baixaram suas armas e desertaram do navio ancorado em um porto do Báltico. Ao partirem, eles disseram com deboche: "desejamos um bom retorno a Londres". Em 1719, Sampson March foi espancado várias vezes pelo mestre James Stadden, do *Satisfaction*. "Ao descobrir que estava em perigo iminente de vida", March "pegou um arpão para se defender e dessa forma se prevenir dos outros males que o dito mestre com certeza teria lhe causado"[65].

John Hays, em 1722, se recusou a trabalhar e "jurou que não iria ser mandado ou governado e que faria o que quisesse, e que era um homem melhor que o mestre". Ele sustentou suas alegações ameaçando dar no capitão alguns golpes com seu machado. Quando o capitão Stephen Yoakley tentou assediar William Garrett em 1705, o marinheiro pegou sua foice e "jurou por Deus que, se fosse atacado ou se o capitão chegasse perto dele, ele arrancaria um membro seu". Yoakley rapidamente encontrou para Garrett um lugar em um navio de guerra[66].

64. Whitman v. Eyres, HCA 24/131, 1716; Drummond v. Norman, HCA 24/132, 1718.
65. Brazier v. Kennett, HCA 24/136, 1730; March v. Stadden, HCA 24/133, 1721. Ver também Informação de Robert Beckett e Benjamin Paxton, HCA 1/53, 1701, ff. 91-92; N. Bostorh aos Lordes do Almirantado, ADM 1/1464, 20 mar. 1703.
66. Hays v. Russell, HCA 24/134, 1724; Vesey v. Yoakley, HCA 24/129, 1707.

Marinheiros mercantes tinham, é claro, construído uma sólida tradição de autodefesa armada em suas relações com a Marinha Real. Eles usavam todas as armas citadas anteriormente, além de espadas, bacamartes, pistolas e canhões de doze, seis e meia libras. Dedos eram cortados, crânios fraturados e corpos perfurados por balas quando aliciadores em busca de mão de obra tentavam abordar os navios mercantes. Essa resistência não era radicalmente diferente do que acontecia no cotidiano da vida social no serviço mercante[67].

Uma outra contratécnica de autoridade era a ação direta, com a tripulação se contrapondo ativamente a uma ordem vinda de cima. Sob a lei do almirantado, "os marinheiros não tinham a permissão de interferir quando os oficiais do navio prendiam ou castigavam de alguma outra forma um dos tripulantes por conduta desordeira". Ainda assim, como os marinheiros perceberam que os próprios capitães mercantes não cumpriam de bom-grado a lei do almirantado, eles também desafiavam seu caráter estrito, especialmente quando um marinheiro era disciplinado dura ou perigosamente.

Os tripulantes reagiam contra chicotadas, surras, agrilhoamentos, enforcamentos, abandonos, assim como a quaisquer esforços para jogar homens ao mar. O capitão James Studley teria sufocado William Bushby até a morte, em 1728, não fosse a intervenção de vários marinheiros que "evitaram que ele fosse morto". O capitão Maynard Morgan tentou matar Edward Murphett com "um arpão de pesca", mas a tripulação interveio. Um outro capitão, Thomas Bows, tentou jogar James Philipson para fora do barco, mas foi impedido pelos companheiros do marinheiro[68].

Os marinheiros também se recusavam a obedecer a ordens a fim de protegerem os seus. Depois de o capitão Edward Tennel espancar Christopher Hopkins em 1737, ele ordenou a seus homens que o arremessassem no mar. Seus marinheiros lhe ofereceram não uma mão, mas desafio. Tennel então ordenou que eles abandonassem Hopkins, "onde ele pudesse perecer, mas os marinheiros, detestando e abominando um ato tão bárbaro", responderam "contrariamente aos

67. Lloyd, *British Seaman*, p. 143; Jesse Lemish, "Jack Tar in the Streets: Merchant Seamen in the Politics of Revolutionary America", *WMQ*, vol. 25, 1968, p. 389, e "Jack Tar vs. John Bull" p. 33. Ver também George Rude, "Labor Disputes in Eighteenth-Century England", no seu livro *The Crowd in History: A Study of Popular Disturbances, 1730-1848*, Nova York, 1964, p. 69; e Informação sobre Randolph Barber, HCA 1/54, 1718, ff. 76-77.
68. Bushby v. Studley, HCA 24/135, 1728; Murphett v. Morgan, HCA 24/135, 1728; Holland v. Bows HCA 24/132, 1720. Ver também Adey v. Stiss, HCA 24/136, 1729; Certiss v. Crawford, HCA 24/138, 1734; Pattison v. Beesley, HCA 24/129, 1709; Arnold v. Ranson HCA 24/129, 1706.

comandos dados a ele" e deixaram o marinheiro na costa em um lugar habitado, onde ele receberia cuidados adequados[69]. Os marinheiros usavam a ação direta para limitar a enorme e arbitrária autoridade concentrada nas mãos dos mestres e imediatos, fosse ela utilizada no disciplinamento físico ou na distribuição de comida. John Babb, um membro do *Worcester*, reclamou da qualidade e da quantidade das provisões – tão ruins, disse um dos marujos, que quatro homens morreram por falta de alimentação adequada – e se ressentia do fato de que o capitão, o comissário e o cirurgião "tinham acesso [...] à sua ração completa de provisões e bebida" como se não houvesse nenhum tipo de escassez de comida e de bebida. Ele se ressentiu tanto disso, aliás, que desferiu no comissário "uma série de golpes em suas costas nuas com um gato de nove rabos". A ação direta às vezes impunha sua própria disciplina[70].

Uma outra forma de contraestratégia era dividir o comando, um esforço deliberado para criar núcleos concorrentes e em conflito de autoridade inseridos na operação direta do navio. Tais esforços, nas palavras de Jack Cremer, geralmente dividiam a tripulação em "Duas Divisões. Uma a favor do capitão, e outra favorável ao lado do imediato". Bernard Rely, em 1711, foi acusado de tentar "criar discórdias e desavenças" no *Anne* "entre [...] Thomas Moulton, o mestre, e seu imediato e outro membro da dita companhia do navio". Ao fomentar esse "comando misto", os marinheiros limitavam a autoridade do capitão e enfraqueciam a disciplina. Como o capitão Thomas Barry disse sobre seu primeiro imediato, Nicholas Wordsdale, em 1729, ele estava "fazendo discursos dizendo que tinha igual comando do navio, assim incentivando o resto dos marinheiros a serem negligentes e desobedientes"[71].

69. Hopkins v. Tennel, SC ADM, 1737, f. 98. Ver também Informação de John Daftor, HCA 1/56, 1733, f. 75; Lamb v. Murrin, HCA 24/129, 1707; Investigação de Francis Wise, HCA 1/55, 1723, ff. 44-45; *Life and Adventures of Matthew Bishop*, p. 242; Edwards v. Booth, HCA 24/137, 1732; Jenkinson v. Cleeland, HCA 24/136, 1729; Weibust, *Deep Sea Sailors*, p. 375.

70. Babb v. Chalkley, HCA 24/127, 1701; Holland v. Bows, HCA 24/132, 1720; Arnold v. Ranson, HCA 24/132, 1720; Arnold v. Ranson, HCA 24/129, 1706; Bushby v. Studly, HCA 24/135, 1728; Murphett v. Morgan, HCA 24/135, 1728; Jenkinson v. Cleeland, HCA 24/135, 1729; Hopkins v. Tennel, SC ADM, 1737, ff. 97-103; Morris, *Government and Labor*, pp. 264-265.

71. *Ramblin' Jack*, p. 80; Rely v. Moulton, HCA 24/130, 1711; Barry v. Worsdale, SC ADM, 1729, f. 661. Ver também Clipperton v. Seamen, SC ADM, 1719, ff. 490-556; Hawkins v. Blomfall, HCA 24/130, 1711; Investigação de John Gardner, HCA 1/57, 1739, f. 30; Rogers, *Cruising Voyage*, pp. 227, 33.

Os marinheiros usavam uma gama de outras táticas para proteger a si mesmos do capitão. Alguns marinheiros recorriam às cortes de almirantes com ótimos resultados, até mesmo processando seus capitães por surras excessivas. Quando John Coulter, por exemplo, foi severamente ameaçado por seu mestre, George Pitt, Coulter respondeu que "eles iriam pagar por isso" quando "ele voltasse para a Inglaterra", querendo dizer, assim, "que ele daria início a ações contra eles se eles o espancassem". Muitos marinheiros "consentiam em testar a lei para ver o que ela faria por nós". Entretanto, testar a lei não era apenas demorado e caro, como indicou Edward Barlow depois de ter sido despojado de seu salário: "E assim um pobre homem é abusado por mestres arrogantes e ambiciosos, sem encontrar recompensa, sem ter dinheiro para testar a lei, pois, se eu tivesse, poderia tê-lo chamado a pagar caro pelo que fez comigo".

E, em outra ocasião: "E então, se eu tivesse tido dinheiro para gastar na justiça, poderia ter descoberto algum direito, mas, como não tenho nenhum, tenho de ficar quieto só com minha paciência, rezando para Deus para que em Seu tempo Ele vingue a minha causa, pois o poder de fato se sobrepôs ao que é certo".

Mas deve-se dizer também que muitos marinheiros não esperavam que Deus assumisse suas causas, preferindo, em vez disso, tomar os problemas em suas próprias mãos, contornando o sistema legal como um todo[72].

Alguns marinheiros não compartilhavam do otimismo de Barlow sobre as vantagens a serem conquistadas nas cortes do almirantado. Quando agentes da alfândega foram inspecionar o *Two Brothers* ao largo da costa da Carolina em 1730, foram insultados por marinheiros que juraram que "eles não valorizavam o Governo e nem o Juiz do Almirantado". E, de fato, eles demonstraram a baixa consideração que tinham pelo juiz do Almirantado da Carolina do Norte quando, menos de um ano depois, uma "multidão" – quase certamente composta em sua maioria por marinheiros – se insurgiu "em Edenton, para matar o juiz do Almirantado". Mas, a despeito da variação de atitudes, é evidente que as cortes de almirantes poderiam ser úteis para assegurar os direitos dos marinheiros e que elas funcionavam como um dos recursos entre muitos[73].

72. Coulter v. Pitt, HCA, 24/137, 1732; *Barlow's Journal*, pp. 90, 358, 365. Ver também Morgan v. Steward, HCA 24/139, 1736.

73. *Rex* v. *Two Brothers*, Minutas da Corte do Vice-Almirantado da Carolina do Norte, ff. 25, 39, LC, Divisão de Manuscritos. Os marinheiros podiam também se vingar de um capitão dizendo aos mercadores que um barco estaria "arruinado e incapaz de completar sua viagem"; ver Marinheiros v. *Mary Ann*, Almirantado da Virgínia, CO 5/1311, 1698, ff. 122-123.

Essas eram as principais estratégias criadas e empregadas pelos marujos e seus companheiros quando se viam diante de um capitão que era

> Lustro nos membros e ferrugem na pele
> Um urso por fora, e uma fera selvagem por dentro.[74]

O capitão violento e o marinheiro engajado definiam e desenhavam o contexto e as relações de autoridade no mar, mas é claro que nem todos os capitães eram brutais e nem todos os marinheiros, rebeldes. Embora o sistema de autoridade marítima em si fosse baseado na violência (ou na ameaça incessante de violência), alguns mestres utilizavam pouco a disciplina física. Dadas as condições de vida no mar e, em particular, a necessidade de alguma disciplina em nome da sobrevivência, o que era o melhor que os marinheiros podiam esperar de um mestre? Eles esperavam por alguém que não fosse muito "preciso", alguém que não "encontrasse problema em qualquer ocasião sem importância", mas alguém que realmente não fosse arbitrário; alguém que "garantisse bom entretenimento", o que significava oferecer provisões de qualidade e salários justos; alguém "de boa disposição, de temperamento complacente e afável e alguém que sempre se comportasse diante de sua tripulação com grande justiça, amabilidade e tranquilidade, de nenhuma maneira viciado em severidade ou excesso de paixão"; alguém bondoso "bêbado ou sóbrio", mas normalmente sóbrio e tranquilo; alguém que "cantasse uma boa canção"; alguém que fosse "um marinheiro completo e articulado"[75]. Os marinheiros buscavam alguém que representasse os valores de um mundo mais moral, alguém justo, decente e capaz. Infelizmente, esse tipo de capitão parece ter sido relativamente raro na Marinha Real, assim como no serviço mercante, no início do século XVIII[76]. A própria natureza da vida e do trabalho no mar criava a necessidade de que os marinheiros estivessem sempre preparados para defenderem a si mesmos e para resistir aos excessos e injustiças que enfrentavam.

74. *Ramblin' Jack*, p. 107.
75. *Ibidem*, p. 213; Dennison v. Toben, HCA 24/132, 1719; *Barlow's Journal*, p. 355. A longa citação nesse parágrafo vem da autodescrição em uma audiência do almirantado na qual ele foi acusado de brutalidade. Embora provavelmente não tenha falado a verdade sobre si mesmo, ele parecia estar descrevendo o caráter de um capitão que seria aceitável para muitos marinheiros. Ver também Wilson v. Parsons, HCA 24/129, 1710.
76. Peter Kemp (*British Sailor*, p. 51) indica que as queixas contra a brutalidade dos capitães na Marinha Real foram especialmente altas entre 1688 e 1708.

Ralph Davis argumentou que "a vida a bordo [do navio mercante do século XVIII] era vivida em meio a uma disciplina que ficava mais dura com o passar do tempo"[77]. Aqueles que exerciam essa disciplina, é preciso admitir, mostravam grande engenhosidade. Mas o mesmo se pode dizer a respeito daqueles que resistiam, daqueles que construíram uma cultura de oposição a partir dos valores "enraizados nos vínculos que as pessoas têm umas com as outras no cotidiano na produção"[78]. As lutas por autoridade e disciplina no trabalho, especialmente entre 1715 e 1737, podem provavelmente ser descritas de forma mais precisa como guerra de classes: "classe" porque o cenário de conflito era o local de trabalho e porque o conflito surgia diretamente das relações sociais de produção, e se manifestava entre aqueles que compravam e dirigiam a força de trabalho e aqueles que a vendiam e a ofertavam; "guerra" porque a hostilidade e a luta entre forças opostas com finalidades diferentes eram armadas, violentas e quase crônicas. Essa luta assumiu diferentes formas e intensidades em momentos distintos, mas o conflito em sua essência estava sempre ali. Alguns homens no navio eram primordialmente leais aos proprietários e a seus lucros, enquanto outros eram leais uns aos outros, a seus próprios fins e interesses, que certamente eram muito diversos, e, em última instância, à sobrevivência.

Nós observamos no capítulo anterior que dois tipos diferentes de coletivismo estavam se formando no navio mercante do início do período moderno. O primeiro era o coletivismo do navio como um todo, constituído no confronto com a natureza e pela necessidade de sobrevivência. O segundo, um dos principais temas deste capítulo, era a coletividade formada entre os marinheiros comuns, constituída no confronto com o capital, criada sobre e em oposição à lógica da disciplina e da cooperação em nome dos lucros. O trabalho coletivo passava facilmente para a autodefesa coletiva quando os marinheiros buscavam se defender contra as duras condições, o trabalho excessivo e uma autoridade opressiva. Enquanto o coletivismo do navio como um todo dependia de uma harmonia de disposições, de um consenso, e de um conjunto de relações paternalistas de autoridade, o coletivismo do marinheiro comum, em nítido contraste, se formava, ao contrário, dos conflitos inerentes às relações sociais de produção na navegação e

77. Davis, *English Shipping*, p. 154.
78. Gerald Sider, "The Ties that Bind: Culture and Agriculture, Property and Propriety in the Newfoundland Village Fishery", *Social History*, vol. 5, 1980, p. 25.

das consequentes negociações do trabalho assalariado. O coletivismo do navio era vertical, e o do marinheiro assalariado comum, horizontal[79].

O coletivismo do marinheiro, como vimos, tinha frequentemente como objetivo limitar a exploração, assim como a disciplina e suas manifestações muitas vezes sangrentas. Em capítulos anteriores, exploramos as formas dramáticas de oposição – paralisações no trabalho, deserções, greves, motins e pirataria –, todas as quais germinaram a partir das várias rotinas de trabalho e de vida social. Observamos que os marinheiros se referiam uns aos outros como "Irmão Marujo", estabelecendo um sistema de parentesco simbólico que oferecia algum senso de unidade e, com ele, responsabilidades e proteções mútuas[80]. O coletivismo do marinheiro englobava desde a autodefesa até atos de ajuda mútua, e às vezes uma atitude comunitária em relação à propriedade. Os marinheiros comuns eram famosos por sua generosidade com o pouco que tinham e desenvolveram códigos elaborados de hospitalidade e partilha. Eles se reuniam em grupos de dois, três, quatro ou ainda mais companheiros, como bandos, como gangues. Davam um significado especial às palavras ditas por Richard Taylor a seus camaradas piratas em 1722: "vamos ficar um ao lado do outro e cuidar de nós"[81].

79. Ver Marcus Rediker, "'Lets Stand by One Another and Take Care of Ourselves': The Ethos of the Anglo-American Seaman in the Early Age of Empire", artigo apresentado na Convenção Anual da Organização dos Historiadores Americanos, Cincinnati, 1983. Embora o tema não tenha sido estudado em profundidade para o serviço mercante, ao que parece o século XVIII testemunhou um declínio significativo na mobilidade social de marinheiro a oficial e capitão. Para comentários sobre as divisões de classe cada vez mais rígidas na Marinha, ver Lloyd, *British Seaman*, pp. 76, 89, 90. O declínio da mobilidade e o aumento quantitativo do número de marinheiros mercantes teriam facilitado o surgimento de uma cultura de oposição no mar.

80. *Ramblin' Jack*, pp. 117, 125, 131; Testemunho de James Lindsey, BL, Add. Ms 40831, f. 34. Sobre o conceito de "parentesco simbólico", ver Herbert G. Gutman, *The Black Family in Slavery and Freedom*, Nova York, 1976, pp. 154, 197, 216-227, 358.

81. Para comentários sobre atitudes em relação à propriedade entre piratas, ver Exquemelin, *Buccaneers of America*, pp. 61, 75. Uma versão menos formal do pacto entre homens do mar descrito por Exquemelin (p. 44) era provavelmente bastante comum entre marinheiros dos séculos XVII e XVIII: "É um hábito geral e solene entre [piratas] o de procurar um companheiro ou camarada, que podemos chamar de parceiro, em suas fortunas; com o qual ele junta todo o estoque do que possui, em prol de ganhos mútuos e recíprocos. Isso também é feito por meio de artigos redigidos e assinados de ambos os lados, segundo o que foi acordado entre eles". Ver também BL, Add. Ms. 40831, pp. 72-73; Ringrose em Exquemelin, *Buccaneers of America*, p. 474; *Ramblin' Jack*, p. 117; Falconer, *Universal Dictionary*, pp. 137, 192; *Simsons Voyage*, p. 33; *Tryals of Captain John Rackam*, p. 29; Outras informações sobre Clement Downing, HCA 1/55, 1724, f. 93.

Um segundo aspecto da cultura de oposição do marinheiro, bastante conectado ao coletivismo, era o valor dado ao antiautoritarismo. A origem desse valor não é difícil de ser localizada. Ela se encontra na natureza violenta, pessoal e arbitrária da autoridade possuída e da disciplina dispensada pelo capitão mercante ou seu imediato. Mas o antiautoritarismo dos marujos de alto-mar não se reservava exclusivamente aos capitães e imediatos, não importando quão aguda e violentamente eles respondessem a esses homens em certas ocasiões. Eles distribuíam seu desprezo generosamente entre vários outros. A maioria dos marinheiros aparentemente via os médicos com um ódio expresso amargamente por Edwards Barlow: "E os cirurgiões e médicos do corpo nos navios muitas vezes são muitos descuidados com um homem pobre que esteja doente, sua expressão comum sendo a de se aproximar dele e pegá-lo pela mão quando ouviam dizer que ele estava doente há dois ou três dias, acreditando que isso já é o bastante, tomando-lhe o pulso quando está meio-morto e perguntando-lhe quando defecou, e como se sente e como dormiu e então oferecendo-lhe um pouco dos seus remédios na ponta de uma faca, que lhe faz tanto bem quanto um golpe na cabeça com um pau". Outros, personagens e corpos de autoridade mais distantes, não escapavam às amargas denúncias dos marujos: rei, Parlamento, governadores, oficiais reais – todos eles, diziam os marinheiros, poderiam se danar[82].

Juízes e tribunais eram às vezes objetos de sátiras especialmente mordazes. Em tribunais simulados, os marinheiros dramatizavam atitudes desdenhosas em relação ao Estado e a seus funcionários de justiça. Os piratas da tripulação de Thomas Anstis, ancorado na costa em 1721, "criaram um Tribunal Simulado de Direito para julgar uns aos outros por pirataria, e aquele que era o criminoso num dia assumia o papel de juiz no outro". O próprio juiz "subia em uma árvore" – a elevação realçava sua autoridade – com uma "lona suja pendurada sobre os ombros"; ele tinha um "Chapéu de Novelo (como um esfregão) sobre sua cabeça e um grande par de óculos sobre o nariz". A cena sugere uma pintura de Hogarth, com atores proletários desfilando arrogantemente nos papéis principais[83] (ver a figura 14).

82. *Barlow's Journal*, pp. 213-214; *Voyages and Travels of Captain Nathaniel Uring*, p. 168; Tozer v. Slade, HCA 24/128, 1703; Slush, *Navy Royal*, p. 36. Ver também Defoe, *History of the Pyrates*, p. 217; Nota de James Bremer, deputado registrador da Corte do Vice-Almirantado da Carolina do Norte, 7 jan. 1731, Minutas da Corte do Vice-Almirantado da Carolina do Norte, p. 30; *Rex* v. Gale, 1730; Vice-Almirantado da Carolina do Norte, p. 25.

83. Defoe, *History of the Pyrates*, p. 292. Ver também Malcolmson, *Life and Labour*, pp. 105-106; Burke, *Popular Culture*, pp. 180-201; Henningsen, *Crossing the Equator*, pp. 92-93.

Figura 14. A tripulação pirata do capitão Thomas Anstis faz um julgamento simulado. O juiz, usando uma lona velha como toga e um esfregão como peruca, senta-se em uma árvore, supervisionando o julgamento de um pirata. O prisioneiro esperava que o juiz "ouvisse a razão", ao que sua senhoria replicou: "Vocês estão escutando o que diz o miserável? – O que nós temos a ver com a razão? – Vou lhe ensinar, seu diabo, não nos sentamos aqui para ouvir a razão; – nós agimos segundo a lei".

Podemos apenas imaginar quantos marinheiros compartilhavam dos sentimentos radicais do pirata Charles Bellamy, que supostamente deu a seguinte bronca em um mercador:

> [...] você é um filhote de cachorro malicioso, assim como aqueles que se submetem a serem governados por leis que homens ricos fizeram para sua própria segurança, pois os filhotinhos covardes não têm a coragem de defender o que conseguem com sua patifaria; mas que se danem todos eles [...] Eles nos difamam, esses canalhas, quando só existe essa diferença, eles roubam dos pobres sob a proteção da lei, com certeza, e nós pilhamos sob a proteção de nossa própria coragem.[84]

O antiautoritarismo que começava com um posicionamento contra um capitão mercante podia acabar com uma ampla condenação aos "homens ricos" e às leis feitas por eles mesmos e com as quais governavam.

Um terceiro e último valor essencial na cultura do marinheiro comum era o igualitarismo, uma crença que, em última instância, sustentava que todos os marinheiros se beneficiavam de uma distribuição relativamente igualitária de riscos, recursos e recompensas dentro do navio. Esse valor se refletia em uma preferência por "cotas" em vez de "salários" como forma de compensação pelo trabalho. O sistema de cotas, que na era medieval dava a cada marinheiro parte dos lucros da viagem, sobreviveu no corso, na pirataria e na indústria da pesca e servia de estímulo para atrair homens para cada uma dessas atividades[85].

O igualitarismo surgiu, ao menos em parte, como reação contra a organização social hierárquica do navio mercante e seus consequentes privilégios e abusos. Um marinheiro testemunhou, em 1700, que, enquanto o "povo do navio" "vivia com ração reduzida e faltava pão", o capitão, o comissário e o médico "tinham e recebiam na cabine do dito mestre sua porção total de provisões e bebidas, como se não existisse falta ou escassez de nada a bordo"[86]. Essas afrontas à igualdade de condições irritavam muitos marinheiros. Falando sobre a desigual e injusta divisão de cotas nos prêmios em dinheiro na Marinha Real, Barnaby Slush observou que isso "acende no peito de um verdadeiro marinheiro uma forte aversão maior

84. Defoe, *History of the Pyrates*, p. 587.
85. Timothy J. Runyon, "Ships and Mariners in Later Medieval England", *Journal of British Studies*, vol. 16, 1977, pp. 1-17; George Shelvocke, *A Voyage Round the World by Way of the Great South Sea*, Londres, 1726, pp. 221, 223, 235; Betagh, *Voyage*, pp. 186-187.
86. Babb v. Chalkley, HCA 24/127, 1701.

ao serviço, do que se uma tal recompensa não tivesse sido concedida". Sobre esses mesmos "verdadeiros" homens do mar, Slush escreveu: "Ninguém reclama de sua sina em um compromisso, nem amaldiçoa a bala que acerta sua perna, porque todos a bordo estão igualmente expostos à má sorte". Os marinheiros ficavam sempre mais satisfeitos quando todos partilhavam "a labuta e os perigos gerais". Mas, é claro, em muitas áreas da vida a bordo do navio – comida, salários, disciplina – todos não estavam "igualmente expostos", e um sentimento nivelador crescia em oposição[87].

A ênfase sobre a igualdade também crescia da própria escassez de bens de primeira necessidade a bordo do navio, do fato de que muito frequentemente o marinheiro enfrentava pobreza e privação. Matthew Bishop observou: "Pois quando tínhamos acesso à provisão inteira, e comíamos juntos, alguns homens comiam muito mais que os outros; mas quando tínhamos apenas metade da provisão, todos se preocupavam em pegar uma parte igual"[88]. Os recursos tinham que ser cuidadosa e igualmente distribuídos. Mas ideias sobre igualdade não se limitavam meramente a situações de escassez. Os piratas, por exemplo, mesmo quando abarrotados de mercadorias, geralmente eram cuidadosos em observar um plano extremamente igualitário de partilha[89].

Essa ética do igualitarismo surgiu das múltiplas vulnerabilidades da vida no mar e foi alimentada por elas. Os marinheiros existiam tanto como uma comunidade no sofrimento quanto como uma "irmandade para enfrentar os perigos". A real onipresença da morte agia, em certos aspectos, como um nivelador. James Yonge citou *Agamemnon* em seu diário para iluminar a *mentalité* do marinheiro:

> Aquele que sorrindo pode fitar
> Estige e o negro e ondulante *Aqueronte*
> que ousa desafiar sua ruína, ele
> a Reis, a Deuses, igual será.

Talvez isso também ilumine a descrição que Daniel Defoe faz dos piratas, segundo a qual cada homem era "em sua própria imaginação um capitão, um

87. Slush, *Navy Royal*, pp. 21-27, 28, vii. Ver também Hamilton v. Wilkinson, HCA 24/136, 1727.
88. *Life and Adventures of Matthew Bishop*, p. 33.
89. Ver o capítulo 6 deste livro.

príncipe, ou um rei". Essas posições de autoridade talvez não fossem tão ruins, desde que todos pudessem reivindicar um título[90].

O igualitarismo do marinheiro era uma peça entre outros aspectos de sua cultura. Era uma parte essencial de uma ênfase em hospitalidade e cooperação, reciprocidade e mutualismo, e generosidade contra a acumulação. As chances de todos de sobreviver e prosperar cresciam graças a essa ética. O igualitarismo era também coerente com a importante realidade da itinerância. Já que a mobilidade tendia a limitar a acumulação a propriedades transportáveis, as diferenças materiais entre os marinheiros eram relativamente limitadas. Formas igualitárias de organização social e de relações sociais têm sido lugares-comuns na história de povos nômades[91]. Elas também ajudam a explicar como "justiça" acabou se tornando uma palavra de ordem entre os marinheiros. Como disse Barnaby Slush, "Sem justiça, não pode haver disciplina verdadeira, não pode haver amor nem seguidores". O navio, à sua própria maneira, foi uma escola em democracia social e econômica. Coletivismo, antiautoritarismo e igualitarismo eram valores centrais do *éthos* do marinheiro comum[92].

Observamos no início deste capítulo que o marujo participou de quase todos os tumultos nas cidades portuárias da Inglaterra e da América no início do período moderno. Os marinheiros se envolveram em distúrbios em Boston nas décadas de 1690 e 1740; na Filadélfia em 1741, 1742 e entre 1759 e 1769; em Newport em 1719; em Nova York em 1705; em Charleston em 1701, e em todas essas cidades nos anos de 1760 e 1770. Protestaram em Londres e Liverpool ao longo de todo o século, particularmente nos anos de 1760 e 1770. E esses são apenas alguns dos tumultos que os marinheiros instigaram ou dos quais tomaram parte. Os motivos que explicam sua disposição em tomar as ruas realçam as circunstâncias. Os marinheiros aderiam a esses tumultos porque ficavam soltos nas cidades portuárias entre uma viagem e outra; estavam disponíveis. Além do mais, geralmente os

90. *Journal of James Yonge*, p. 138; Defoe, *History of the Pyrates*, p. 224; Robinson, *British Tar*, p. 213.
91. P. Bonte, "Non-Stratified Formations among Pastoral Nomads", *The Evolution of Social Systems*, ed. por J. Friedman e M. J. Rowland, Londres, 1977, pp. 173-200; Richard Symanski, Ian R. Manners e R. J. Bromley, "The Mobile-Sedentary Continuum", *Annals of the Association of American Geographers*, vol. 65, 1975, pp. 461-471; Douglas L. Johnson, "Nomadic Organization of Space: Reflections on Pattern and Process", *Dimensions of Human Geography: Essays on Some Familiar and Neglected Themes*, ed. por Karl W. Butzer, Chicago, 1978, pp. 25-47.
92. Ver a nota 1 deste capítulo.

marinheiros não eram nativos da cidade onde aconteciam os tumultos; consequentemente, não estavam vinculados às estruturas de controle social e deferência naquela localidade em particular. Eram forasteiros[93]. Esses argumentos contêm noções importantes, mas estão incompletos, pois não exploram a ligação entre a militância do marinheiro e sua experiência social. Jesse Lemisch aprofundou a compreensão desse problema quando começou a examinar "o tumulto como expressão política" entre os marinheiros, concluindo que os rigores da vida do marinheiro e seu ódio contra a Marinha Real levavam o marujo para as ruas, onde usava uma violência "propositada" como protesto[94].

O ponto de vista de Lemisch deve ser ampliado levando em conta a militância do marinheiro em relação à sua experiência laboral específica. Pois a principal, mais duradoura e mais formativa luta do marinheiro com a autoridade não era contra a Marinha Real, mas sim a bordo de seu próprio navio mercante. A tradição de resistência armada não se limitava a combater o Estado e os aliciadores, mas era parte de um conflito diário no mar.

A experiência de trabalho no mar – fonte de uma cultura de oposição – de várias maneiras era levada para a terra firme. Os marinheiros muitas vezes traziam para os portos uma atitude militante contra a autoridade arbitrária e excessiva, uma disposição para empatizar com os sofrimentos dos outros e para cooperar em nome da autodefesa, e uma tendência em usar a violência propositada e a ação direta para conquistar objetivos definidos coletivamente. Como observou um capitão da Companhia das Índias Orientais, "sendo os marinheiros defensores zelosos da liberdade, não admitem força arbitrária, e podem ser facilmente liderados, mas não empurrados"[95].

Outros aspectos da experiência do marinheiro o predispunham a esse tipo de tarefa. A vida no mar demandava uma grande dose de coragem. Como Matthew Bishop observou em 1744: "um marinheiro nunca deve ter medo de nada que o mar possa produzir; pois se o seu medo uma única vez levar a melhor sobre sua

93. Brindenbaugh, *Cities in the Wilderness*, pp. 383-384; e *Cities in Revolt*, pp. 114, 117, 306; Hoerder, *Crowd Action*, pp. 374-375; Bailyn (ed.), *Pamphlets*, p. 582; James G. Lydon, *Pirates, Privateers, and Profits*, Upper Saddle River, N.J., 1970, p. 18.

94. Lemisch, "Jack Tar in the Streets", pp. 396, 378-379, 381-387, 393-395, 390. Para um exemplo dessa violência proposital, ver Informação de Humphrey Downes, HCA 1/54, 1718, f. 80.

95. Oficial anônimo de um navio da Companhia das Índias Orientais, *Piracy Destroy'd, Or, a Short Discourse Shewing the Rise, Growth, and Causes of Piracy of Late, with a Sure Method How to Put a Speedy Stop to that Growing Evil*, Londres, 1701, p. 12.

coragem, você não vai mais servir para nada"[96]. Ou, nas palavras de Ned Ward, "nenhum homem pode ter maior desprezo pela morte. Pois a cada dia caga em sua própria cova e teme uma tempestade não mais do que teme uma cabeça quebrada durante uma bebedeira"[97]. Uma noção culturalmente valorizada de audácia, de iniciativa corajosa, era incutida na vida do mar pelo ambiente perigoso. Bastava um pequeno passo para que a admoestação de Matthew Bishop fosse aplicada às relações sociais de trabalho e autoridade, e então para transformar esses valores de coragem, audácia e antiautoritarismo em protestos concretos. O trabalho do marinheiro também requeria uma grande dose de destreza física, e a virilidade e a habilidade atlética também eram altamente valorizadas. A luta e o boxe eram esportes e passatempos importantes entre os marinheiros, e muitos aparentemente gostavam da ideia de entrar numa briga por uma boa causa[98].

Os marinheiros não se deixavam constranger pelas legalidades, pois regularmente testemunhavam o incumprimento da autoridade legal e, com efeito, criavam eles mesmos esses incumprimentos quando julgavam necessário. Como argumentou Lemisch, "a ilegalidade, assim, se tornou um elemento admitido na vida cotidiana dos marinheiros, uma forma de expressão numa sociedade cujas instituições e costumes pareciam, em muitos aspectos, planejados para piorar sua vida difícil". Além disso, "uma das instituições mais familiares aos marinheiros era a prisão"[99]. Os marinheiros também experimentavam a dupla exploração da vida no mundo de madeira. Como produtores, trabalhavam em um ambiente no qual seu chefe detinha poderes de controle e disciplina quase tirânicos e, como consumidores, viviam numa economia embarcada na qual a comida, a saúde e a vida social eram fortemente reguladas de cima para baixo sempre por esse mesmo chefe. Assim, os marinheiros se arriscavam a quebrar a cabeça ao aderir ou promover tumultos, incentivados por sua cultura de oposição ao desafio, ao ativismo e a uma ampla identificação com as lutas dos outros.

96. *Life and Adventures of Matthew Bishop*, p. 51; Lloyd, *British Seaman*, p. 74. Ver também "Simsons Voyage". Talvez o tema tenha sido explicado de forma mais poética por Herman Melville, que escreveu sobre o trabalho com as velas em uma tempestade: "A verdade é que, em circunstâncias como essas, o senso de medo é aniquilado nos sinais indizíveis que preenchem todo o olho e pelos sons que preenchem todo o ouvido"; *apud* C. L. R. James, *Mariners, Renegades, and Castaways: The Story of Herman Melville and the World We Live In*, Detroit, 1978, p. 100.

97. Ward, *Wooden World*, p. 69.

98. Para um período posterior, ver as observações de Weibust, *Deep Sea Sailors*, p. 196.

99. Lemisch, "Jack Tar vs. John Bull", pp. 75, 59.

A importância da experiência que o marinheiro levava para a terra firme não deve ser subestimada, pois, graças a uma combinação crucial de eventos, essa experiência, uma vez traduzida em protesto, teve um profundo impacto no desenvolvimento do pensamento político na América e na formulação de ideologias de resistência que ressoam até hoje. Tudo começou com os tumultos de Knowles, que sacudiram Boston em 1747[100].

O comandante Charles Knowles, do HMS *Lark*, capturou vários bostonianos por meio de *hot press*, uma gangue de aliciadores. Uma multidão, constituída inicialmente de trezentos marinheiros, mas depois evoluindo para "vários milhares de pessoas", rapidamente tomou alguns oficiais do *Lark* como reféns, surrou um xerife adjunto, esbofeteando-o até os armazéns da cidade, cercou e atacou a Câmara do Conselho Provincial e colocou pelotões em todos os píeres para impedir que os oficiais navais fugissem de volta para seus navios. Armada com "tacos, espadas e machetes", a multidão foi liderada por homens da classe trabalhadora: operários e trabalhadores domésticos, além de "marinheiros estrangeiros"[101]. O motivo original para a mobilização dos marinheiros foi a "autodefesa", mas havia também um elemento concreto em seu protesto. Como observou o próprio Knowles:

> A Lei [de 1746] contra o recrutamento forçado nas ilhas produtoras de açúcar encheu a cabeça das pessoas comuns em terra firme e também dos marinheiros em todas as colônias do norte (mas mais especificamente na Nova Inglaterra) não apenas com um ódio contra o Serviço Real, mas [também] com um espírito de rebelião, cada um *reivindicando um direito* à mesma indulgência que as Colônias do Açúcar e declarando que vão resistir o máximo possível.[102]

E resistiram. Como Ned Ward escreveu em 1711, e teria reiterado se estivesse em Boston em 1747:

> Aspiracionais em seus Nobres Pensamentos
> Acima da Lei como foram ensinados
> Desejando realizar uma Convenção na Rua
> Para defender uma Nova Intenção.[103]

Como argumentou Jesse Lemisch sobre os marinheiros de um período posterior, "o marinheiro que defendia a si mesmo contra o recrutamento forçado sentia que estava brigando para defender sua 'liberdade', e justificava sua resistência por motivos de 'direito'"[104].

Na verdade, essa era a ideia essencial incorporada na *atividade* dos marinheiros, em sua resistência à autoridade injusta, em suas muitas "vitórias de classe" contra o recrutamento forçado. Aprendendo e extraindo um impulso criativo desse "espírito de rebelião" ativo, Samuel Adams deu início à tarefa de explicar, no nível do discurso político, o que esses trabalhadores *estavam fazendo*. Adams usou os tumultos de Knowles "para legitimar o direito popular a resistir à força à autoridade quando esta ultrapassa os limites". Ao fazê-lo, Adams saiu dos direitos concretos e históricos dos homens e mulheres ingleses para os direitos abstratos da humanidade: "A rebelião foi também a razão imediata para a formulação por Samuel Adams de uma ideologia da resistência, na qual os direitos naturais do homem foram usados pela primeira vez para justificar a ação das massas". Além disso, Adams via que a massa "incorporava os direitos fundamentais do homem contra os quais o próprio governo podia ser julgado"[105]. Mas a autoatividade de alguns marujos comuns, "defensores zelosos da liberdade", vinha em primeiro lugar. Eles levaram para o porto de Boston uma potente experiência de trabalho, exploração e resistência à autoridade que logo se tornou uma "Nova Intenção". As origens do pensamento libertário na América devem muito à "circulação internacional da experiência dos trabalhadores"[106].

100. Devo bastante, nos dois parágrafos que seguem, a John Lax e William Pencak, "The Knowles Riot and the Crisis of the 1740s in Massachusetts", *Perspectives in American History*, vol. 10, 1976, pp. 163-214.
101. *Idem, ibidem*, pp. 188, 186, 199.
102. *Apud idem, ibidem*, pp. 182, 186, grifo nosso.
103. Ned Ward, *Vulgus Britannicus*, Londres, 1711, p. 14.
104. Lemish, "Jack Tar in the Streets", p. 400.
105. Lax e Pencak, "Knowles Riot", pp. 205, 214; Nash, *Urban Crucible*, p. 223.
106. Peter Linebaugh, "Socking: Tobacco Porters, the Hogshead, and Excise", *The London Hanged: Crime and Civil Society in the Eighteenth Century*, Londres, Allen Lane, 1991.

6
O Marinheiro como Pirata: Pilhagem e Banditismo Social no Mar

Ao escrever para o Conselho de Comércio em 1724, o governador Alexander Spotswood, da Virgínia, lamentou a falta de "uma oportunidade segura para voltar para casa", para Londres. Ele insistia que só viajaria em um navio de guerra bem armado.

> Vossos cavalheiros irão facilmente entender o que quero dizer quando refletirem sobre os atos vigorosos que empreendi para suprimir a pirataria; e, se esses bárbaros miseráveis se atrevem a cortar os narizes e orelhas de um mestre somente por seus próprios marinheiros, que tipo de tratamento desumano devo esperar, se cair em seu poder, eu, que fui marcado como o principal objeto de sua vingança, por ter posto fim em seu arquipirata Thatch [Teach, também conhecido como Barbanegra], com todos os seus grandes planos, & feito tantos de sua fraternidade balançarem no ar da Virgínia[1].

Spotswood conhecia muito bem esses piratas. Ele havia autorizado a expedição que regressara à Virgínia trazendo a cabeça de Barbanegra como troféu. Havia feito sua parte para que muitos piratas fossem jogados nas prisões da Virgínia. Sabia que os piratas alimentavam um desejo de vingança, que eles puniam com frequência capitães de navio que "corrigiam" seus tripulantes, e que um tipo de "fraternidade" prevalecia entre eles. Tinha boas razões para temê-los.

1. Alexander Spotswood ao Conselho do Comércio, CO 5/1319, 16 jun. 1724.

Piratas anglo-americanos geraram uma crise no império com seus ataques implacáveis e bem-sucedidos contra as propriedades dos mercadores e contra o comércio internacional entre 1716 e 1726. Esses piratas certamente ocupavam uma posição importante na longa história da pilhagem no mar. Em número, eles representavam a soma extraordinária de quase cinco mil, e seus roubos eram excepcionais tanto em volume como em valor[2]. Este capítulo explora as dimensões sociais e culturais da pirataria, focando a experiência dos piratas, a organização dos seus navios, suas relações sociais e a sua consciência de classe. Como conclusão, o capítulo traz observações sobre o contexto social e econômico da criminalidade e sua cultura. A pirataria se constituía em "crime" em larga escala. Era um meio de vida escolhido de forma voluntária, para a maioria, um significativo número de homens que desafiavam francamente as estruturas da sociedade com relação à qual se tornavam marginais. O principal objetivo deste capítulo é examinar a pirataria vista a partir de seu interior e examinar os tipos de ordem social que os

2. Estudos sobre pirataria incluem pesquisas gerais, crônicas descritivas de seus feitos e investigações específicas, frequentemente monográficas de certas características da vida dos piratas. Daniel Defoe foi o primeiro historiador dos piratas. Sob o pseudônimo de Charles Johnson, ele publicou uma coleção inestimável com informações extremamente precisas: *A General History of the Pyrates*, ed. por Manuel Schonhorn, 1724, 1728 (reimpresso em Columbia, s.c., 1972), de agora em diante citado como *History of the Pyrates*. George Roberts (que alguns acreditam ter sido o próprio Defoe), *The Four Years Voyages...*, Londres, 1726, contém descrições realistas de piratas. O melhor estudo recente é de Hugh F. Rankin, *The Golden Age of Piracy*, Nova York, 1969. Existe também o ambicioso estudo de Philip Gosse, *The History of Piracy*, Nova York, 1932; Neville Williams, *Captains Outrageous: Seven Centuries of Piracy*, Londres, 1961; e P. K. Kemp e Christopher Lloyd, *Brethren of the Coast: Buccaneers of the South Seas*, Nova York, 1960. Patrick Pringle, *Jolly Roger*, Nova York, 1953, um trecho da história popular, tem *insights* bem interessantes. Charles Grey, *Pirates of the Eastern Seas, 1618-1723: A Lurid Page of History*, ed. por George MacMunn, 1933 (reimpresso em Port Washington, N.Y., 1971); George Francis Dow e John Henry Edmonds, *The Pirates of the New England Coast, 1630-1730*, Salem, Mass., 1923; e John Biddulph, *The Pirates of Malabar; and, an Englishwoman... in India...*, Londres, 1907 são, de alguma forma, muito descritivos, mas contêm dados importantes. Stanley Richards, *Black Bart*, Llandybie, Wales, 1966, é uma biografia de Bartholomew Roberts. Ver também Shirley Carter Hughson, *The Carolina Pirates and Colonial Commerce, 1670-1740*, Johns Hopkins University Studies, em *Historical and Political Science*, vol. XII, Baltimore, 1894; B. R. Burg, "Legitimacy and Authority: A Case Study of Pirate Commanders in the Seventeenth and Eighteenth Centuries", *American Neptune*, vol. 37, 1977, pp. 40-49; James G. Lydon, *Pirates, Privateers, and Profits*, Upper Saddle River, N.J., 1970; e Richard B. Morris, "The Ghost of Captain Kidd", *New York History*, vol. 19, 1938, pp. 280-297. A literatura sobre pirataria é vasta. Para um iniciante, esses estudos oferecem uma base sólida.

piratas criavam para além do alcance da autoridade tradicional. Sob a "bandeira do deus da morte", um novo mundo social se conformou quando os piratas, nas palavras de um deles, "escolheram a si mesmos"[3]. Era um mundo profundamente marcado e definido pelas experiências que iam se acumulando e sendo influenciadas pelo trabalho, salários, cultura e autoridade, dentro do curso normal, porém difícil, da vida e do trabalho marítimos do início do século XVIII.

As estimativas da época sobre a população de piratas durante o período aqui estudado mostram números entre mil e dois mil, a depender do período. Em geral, esse intervalo parece exato. Com base em registros que descrevem as atividades de navios piratas e nos relatórios ou projeções sobre o tamanho das tripulações, é provável que entre 1800 e 2400 piratas anglo-americanos tenham rondado os mares entre 1716 e 1718, de 1500 a 2000 entre 1719 e 1722 e de 1000 a 1500, caindo para menos de 200, entre 1723 e 1726. Na única estimativa que temos do outro lado da lei, um bando de piratas alegou, em 1716, que "30 companhias deles", o que representaria cerca de 2400 homens, singravam os oceanos do globo terrestre. Ao todo, cerca de 4500 a 5500 homens, como eles diziam, "entravam na conta". O principal inimigo militar dos piratas, a Marinha Real, empregava apenas uma média de treze mil homens por ano, tomando aleatoriamente qualquer exemplo anual no período entre 1716 e 1726[4].

3. S. Charles Hill, "Episodes of Piracy in Eastern Waters", *Indian Antiquary*, vol. 49, 1920, p. 37; Arthur L. Hayward (ed.), *Lives of the Most Remarkable Criminals...*, Londres, 1735 (reimpresso em Nova York, 1927), p. 37. Tomando como base E. P. Thompson, *Whigs and Hunters: the Origins of the Black Act*, Nova York, 1975; e Douglas Hay *et al.* (eds.), *Albion's Fatal Tree: Crime and Society in Eighteenth-Century England*, Nova York, 1975, este capítulo usa a história social do crime como ponte para falar da vida da classe trabalhadora no século XVIII. Eu defino um pirata como alguém que participa por vontade própria do roubo no mar, sem discriminar nenhuma nacionalidade ao escolher suas vítimas. Parte da base empírica deste capítulo foi sendo pouco a pouco acumulada a partir de documentos de diversos tipos. Individualmente, os piratas eram registrados por nome, por datas de atividade e por informações sobre idade, trabalho, classe, origem familiar, além de uma miscelânea de detalhes que foi coletada. Esse arquivo (519 homens, duas mulheres) pode ser citado apenas por meio da consulta de todas as fontes nas notas de rodapé das páginas que seguem. Visto que encontrei menções a apenas duas mulheres piratas, e já que o mundo marítimo era predominantemente masculino, esse é o gênero mais usado nas referências.

4. James Logan (1717) estimou 1500 em Hughson, *Carolina Pirates*, p. 59; o governador das Bermudas (1717), "ao menos 1000" em Pringle, *Jolly Roger*, p. 181, e em HCA 1/54, 1717, f. 113; Woodes Rogers (1718) "perto de mil" em Defoe, *History of the Pyrates*, p. 615; Daniel Defoe (1720), 1500,

Esses ladrões do mar seguiam o rumo de qualquer comércio que representasse vantagens e, como seus antecessores, buscaram bases para suas pilhagens no mar do Caribe e no oceano Índico. As ilhas Bahamas, mal defendidas e mal governadas pela Coroa, começaram a atrair milhares de piratas em 1716. Em 1718, uma onda de reclamações levou George I a nomear Woodes Rogers para liderar uma expedição a fim de colocar as ilhas sob controle. Os esforços de Rogers foram bastante bem-sucedidos, e os piratas tiveram de se dispersar por ilhas despovoadas nas Carolinas e na África. Eles haviam começado a frequentar a costa da África já em 1691; em 1718, Madagascar servia tanto como entreposto para os saques como um local de fixação temporária. Na foz do rio Serra Leoa, na costa oeste da África, piratas paravam para "farras e bebedeiras" e para descarregar bens. As estratégias de operações dos piratas mudavam em função dos desígnios de policiamento da Marinha Real. Os piratas priorizavam as pequenas e isoladas ilhas do Caribe, situadas em águas rasas, com acesso mais difícil para os navios de guerra que os buscavam. Mas, em geral, como observou um pirata, essas embarcações estavam "dispersas por várias partes do mundo". Os ladrões do mar procuravam, e em geral encontravam, bases próximas de grandes rotas comerciais, tão distantes quanto possível dos poderes do Estado[5].

em *idem*, *ibidem*, p. 132; o governador da Carolina do Sul (1718), "perto de dois mil" em W. Noel Sainsbury *et al.* (eds.), *Calendar of State Papers, Colonial Series, America and the West Indies*, Londres, 1860-, vol. XXI, p. 659. Citação da Representação de Diversos Mercadores que Comerciavam na Virgínia ao Conselho de Comércio, CO 5/1318, 15 abr. 1717. Estimativas do tamanho das tripulações estão disponíveis para 37 navios piratas: a média é de 79,5. Encontrei referência a 75 tripulantes em uma menção a um navio ou a um capitão. Os totais eram obtidos por meio da organização dos navios de acordo com os períodos de atividade, multiplicando pela média de tamanho da população. Se essa conta está certa, a população total deve ter sido de 6281. Ainda assim esses números contam alguns piratas mais de uma vez. Por exemplo, alguns que navegavam tanto com Howell Davis quanto com Bartholomew Roberts são computados duas vezes. A faixa de 4500-5500 expressa certa incerteza nos cálculos. Ao que parece, cerca de cinco mil homens estavam envolvidos. Para estimativas sobre o número de homens na Marinha Real, ver Christopher Lloyd, *The British Seaman, 1200-1860: A Social Survey*, Rutherford, N.J., 1970, p. 287, e Marcus Rediker, *Society and Culture among Anglo-American Deep-Sea Sailors, 1700-1750*, tese de doutorado, University of Pennsylvania, 1982, pp. 49, 317.

5. Testemunho de John Vickers, CO 5/1317, 1716; Spotswood ao Conselho de Comércio e Plantações (de agora em diante referido como CTP) CO 5/1364, 31 maio 1717); Defoe, *History of the Pyrates*, pp. 31-34; Leo Francis Stock (ed.), *Proceedings and Debates of the British Parliaments Respecting North America*, Washington, D.C., 1930, vol. III, p. 399; Testemunho de Adam Baldridge em John Franklin Jameson (ed.), *Privateering and Piracy in the Colonial Period*

Quase todos os piratas haviam atuado antes como marinheiros mercantes, marinheiros da Marinha Real ou corsários[6]. A grande maioria era arregimentada como voluntária enquanto atuava em navios mercantes, pelas razões sugeridas pelo dr. Samuel Johnson, que afirmava que "nenhum homem será marinheiro se tiver astúcia suficiente para se meter numa prisão; pois estar em um navio é como estar preso e ainda correr o risco de morrer afogado [...] Um homem numa cadeia tem mais espaço, comida melhor e em geral melhor companhia"[7]. Condescendência de classe à parte, o dr. Johnson estava correto. O encarceramento em um navio não era muito diferente do encarceramento em uma prisão. Como foi sugerido em capítulos anteriores, os marinheiros mercantes tinham uma vida extremamente dura no início do século XVIII. Eles viviam na difícil proximidade com a morte. Doenças e acidentes eram lugares-comuns em sua ocupação, desastres naturais eram constantes ameaças, provisões eram magras e a disciplina era brutal, eventualmente até mesmo fatal. Os salários em tempos de paz eram baixos, e as fraudes e irregularidades na distribuição do pagamento, generalizadas. Um dos objetivos principais das leis marítimas do século XVIII era "assegurar uma oferta segura de trabalho barato e servil"[8]. Os marinheiros mercantes tinham ainda que lutar contra o recrutamento pela Marinha Naval.

Illustrative Documents, Nova York, 1923, pp. 180-187; R. A. Brock (ed.), *The Official Letters of Alexander Spotswood...*, Virginia Historical Society, Collections, N.S., vol. II (Richmond, Va., 1882), pp. 168, 351, a partir de agora citado como Brock (ed.), *Letters of Spotswood;* William Snelgrave, *A New Account of Some Parts of Guinea and the Slave Trade*, Londres, 1734, p. 197; Abbe Rochon, "A Voyage to Madagascar and the East Indies", em John Pinkerton (ed.), *A General Collection of the Best and Most Interesting Voyages and Travels...*, Londres, 1814, vol. XVI, pp. 767-771; William Smith, *A New Voyage to Guinea...*, Londres, 1744, pp. 12, 42. Sobre a credibilidade de Defoe, ver a introdução de Schonhorn a *History of the Pyrates*, pp. xxvii-xl; Gosse, *History of Piracy*, p. 182; e Rankin, *Golden Age*, p. 161.

6. Dados biográficos indicam que 155 dos 157 [piratas] cujo trabalho de origem é conhecido vêm desse tipo de emprego; 144 começaram no serviço mercante. Provavelmente menos de 5% dos piratas se envolveram originalmente em motins. Ver *History of Pyrates*, pp. 116, 196, 215-216; Snelgrave, *Account of the Slave Trade*, p. 203; Testemunho de Richard Simes, *Cal. St. Papers*, vol. XXXII, 319; e *idem*, *ibidem*, vol. XXXIII, p. 365 sobre voluntários.

7. James Boswell, *The Life of Samuel Johnson...*, Londres, 1791, p. 86.

8. Jesse Lemisch, "Jack Tar in the Streets: Merchant Seamen in the Politics of Revolutionary America", *WMQ*, vol. 25, 1968, pp. 379, 375-376, 406; Richard B. Morris, *Government and Labor in Early America*, Nova York, 1946, pp. 246-247, 257, 262-268; Defoe, *History of the Pyrates*, pp. 244, 359; A. G. Course, *The Merchant Navy: a Social History*, Londres, 1963, p. 61; Samuel Cox para CTP, *Cal. St Papers*, vol. XXXII, p. 393; Ralph Davis, *The Rise of the English Shipping Industry*

Alguns piratas haviam servido na Marinha, em cujos navios as condições não eram melhores. Os suprimentos de comida eram quase sempre reduzidos, os salários eram baixos, a mortalidade era alta, a disciplina, severa e a deserção, consequentemente, crônica. Como relatou um oficial, a Marinha enfrentava problemas para combater os piratas porque os navios do rei eram "muito atingidos por doença, morte e deserção dos marinheiros"[9]. Em 1722, a Coroa enviou o *Weymouth* e o *Swallow* à procura de um comboio de piratas. O médico real John Atkins, observando que os marinheiros mercantes estavam constantemente sob pressão, destacou com precisão o que esses marinheiros tinham a temer ao recordar que o "*Weymouth*, que levou da Inglaterra uma guarnição de 240 homens" terminou "ao final com 280 mortos em seus registros". O mesmo argumento foi defendido pelo capitão de um navio de guerra enviado à Jamaica para lutar contra piratas em 1720-1721. Ele registrou fielmente os nomes dos 35 marinheiros que morreram durante o ano em que estavam em missão[10]. Epidemias, tuberculose e escorbuto grassavam nos navios reais, e os homens se viam "presos em uma máquina da qual não havia escapatória, a não ser que desertassem, ficassem incapacitados ou morressem"[11]. Ou então a pirataria.

in the Seventeenth and Eighteenth Centuries, Londres, 1962, pp. 144, 154-155; *The Voyages and Travels of Captain Nathaniel Uring*, ed. por Alfred Dewar, 1726 (reimpresso em Londres, 1928), pp. xxviii, 176-178; Arthur Pierce Middleton, *Tobacco Coast: a Maritime History of Chesapeake Bay in the Colonial Era*, Newport News, Va., 1953, pp. 8, 13, 15, 18, 271, 281; Lloyd, *British Seaman*, pp. 249, 264; John Atkins, *A Voyage to Guinea, Brasil, and the West-Indies...*, Londres, 1735, p. 261; G. T. Crook (ed.), *The Complete Newgate Calendar...*, Londres, 1926, vol. III, pp. 57-58; S. Charles Hill, "Notes on Piracy in Eastern Waters", *Indian Antiquary*, vol. 46, 1927, p. 130; Hayward (ed.), *Remarkable Criminals*, p. 126.

9. Gov. Lowther para CTP, *Cal. St. Papers*, vol. XXIX, p. 350; Morris, *Government and Labor*, p. 247; Lemisch, "Jack Tar", p. 379; Davis, *English Shipping*, pp. 133-137. R. D. Merriman (ed.), *Queen Anne's Navy: Documents Concerning the Administration of the Navy of Queen Anne, 1702-1714*, Londres, 1961, pp. 170-172, 174, 221-222, 250; Lloyd, *British Seaman*, pp. 44-46, 124-149; Peter Kemp, *The British Sailor: a Social History of the Lower Deck*, Londres, 1970, caps. 4, 5; Arthur N. Gilbert, "Buggery and the British Navy, 1700-1861", *Journal of Social History*, vol. 10, 1976-1977, pp. 72-98.
10. Atkins, *Voyage to Guinea*, pp. 139, 187; diário de bordo do capitão, "At Jamaica, 1720-1721", Rawlinson Manuscripts A-299, Bodleian Library, Oxford; *The Historical Register, Containing an Impartial Relation of All Transactions...*, Londres, 1722, vol. VII, p. 344.
11. Merriman, *Queen Anne's Navy*, p. 171, Lloyd, *British Seaman*, p. 44, estima que metade de todos os homens recrutados de maneira forçada entre 1600 e 1800 morreu no mar.

Piratas que haviam servido em barcos corsários sabiam muito bem que esse era um serviço bem menos oneroso que o serviço nos navios mercantes ou da Marinha. Em geral, a comida era mais abundante, o pagamento consideravelmente mais alto e os turnos de trabalho geralmente mais curtos[12]. Mesmo assim, devido à rígida disciplina e outras queixas, os motins não eram raros. Na espetacularmente bem-sucedida expedição corsária de Woodes Roger entre 1708 e 1711, Peter Clark foi preso por desejar estar "a bordo de um navio pirata" e por dizer que "ele deveria estar feliz por um inimigo, que poderia até mesmo acabar conosco, estar ao nosso lado"[13].

A maioria dos homens ia para a pirataria quando seus navios mercantes eram invadidos. O coronel Benjamin Bennet escreveu ao Conselho do Comércio e Plantações em 1718, expondo de maneira enfática suas preocupações com piratas nas ilhas do Caribe: "Temo que eles logo se multipliquem, pois muitos estão dispostos a se juntar a eles quando são pegos". A captura de um navio mercante era seguida por um momento de intenso drama e confronto. O capitão pirata ou o contramestre perguntavam aos marinheiros do navio capturado quem entre eles gostaria de servir sob a bandeira da caveira negra, e vários frequentemente davam um passo à frente. Um número bastante inferior de piratas se originava de amotinados que tomavam coletiva e destemidamente o controle de um navio mercante. Mas, a despeito de suas táticas, os piratas fatalmente vinham de ocupações marítimas, fosse no serviço mercante, na Marinha ou ainda como corsários. A pirataria certamente não era uma opção disponível para os homens sem intimidade com o mar, pois os ladrões do mar "sentiam desprezo pelos homens da terra"[14]. Homens que se tornavam piratas estavam duramente familiarizados com os rigores da vida no mar e com uma comunidade de trabalho de gênero sexual único.

Há dados sobre as idades de 117 piratas na ativa entre 1716 e 1726. Elas iam de 17 a 50 anos, sendo a média 27,4 e a mediana, 27 anos; as categorias de idade entre 20 e 24 anos e entre 25 e 29 anos apresentavam as maiores concentrações, con-

12. Course, *Merchant Navy*, p. 84; Lloyd, *British Seaman*, p. 57; Edward Cooke, *A Voyage to the South Sea*, Londres, 1712, pp. v-vi, 14-16; Woodes Rogers, *A Cruising Voyage Round the World*, ed. por G. E. Manwaring, 1712 (reimpresso em Nova York, 1928, pp. xiv, xxv); George Shelvocke, *A Voyage Round the World*, Londres, 1726, pp. 34-36, 38, 46, 157, 214, 217; William Betagh, *A Voyage Round the World*, Londres, 1728, p. 4.
13. Rogers, *Cruising Voyage*, p. 205. Ver também Shelvocke, *Voyage*, pp. 43, 221-225.
14. Col. Benjamin Bennet ao Conselho do Comércio e Plantações, CO 37/10, 31 maio 1718 e 30 jul. 1717, f. 18; Defoe, *History of the Pyrates*, p. 228. Sobre voluntários, ver a nota 6 deste capítulo.

tabilizando, respectivamente, 39 e 37 homens. Três em cada cinco tinham 25 anos ou mais. A distribuição etária era quase idêntica à do serviço mercante como um todo, sugerindo que a pirataria exercia, *grosso modo*, atração igual para marinheiros de todas as idades[15]. Embora as evidências sejam limitadas, a maioria dos piratas não parece ligada à terra ou ao lar por laços familiares ou obrigações. Esposas e filhos eram raramente mencionados nos registros de julgamentos de piratas, e os navios piratas, a fim de evitar deserções, com frequência não "pegavam homens casados"[16]. Quase sem exceção, os piratas, como a maioria dos marinheiros, vinham das classes sociais mais baixas. Eles eram, como observou com condescendência um oficial real, "bandidos desesperados" que não podiam esperar grande coisa da vida em terra firme[17]. Essas características serviam como pontos de identidade quando os homens do mar decidiam, em busca de algo melhor, se tornarem piratas.

Essas características tinham um impacto vital nas formas como os piratas organizavam suas atividades cotidianas. Contemporâneos que afirmavam que os piratas "não tinham comando regular entre eles" confundiam um tipo diferente de ordem social – diferente da organização dos navios mercantes, da Marinha ou dos corsários – com desordem[18]. Essa ordem social, articulada com a organização do navio pirata, foi concebida e deliberadamente construída pelos próprios piratas. Sua marca era um igualitarismo duro e improvisado, mas efetivo, que colocava a autoridade coletivamente nas mãos da tripulação. Um valor central na cultura mais ampla do marujo comum, o igualitarismo foi institucionalizado a bordo do navio pirata.

15. Ver a nota 3 deste capítulo. As idades se referem à primeira entrada conhecida na pirataria. Ver também o apêndice A deste livro; em "'Under the Banner of King Death': The Social World of Anglo-American Pirates, 1716 a 1726", *WMQ*, vol. 38, 1981, p. 208, argumentei de forma equivocada que os piratas eram mais velhos que a população de marinheiros como um todo.
16. Apenas 23 de uma amostra de 521 tinham algum registro de serem casados. Nas confissões dos piratas, os arrependimentos eram quase sempre expressos aos pais, raramente às esposas ou aos filhos. Ver Cotton Mather, *Useful Remarks: an Essay upon Remarkables in the Way of Wicked Men: a Sermon on the Tragical End, unto which the Way of Twenty-Six Pirates Brought Them; at New Port on Rhode-Island, July 19, 1723...*, New London, Conn., 1723, pp. 38-42; e *Trials of Eight Persons Indited for Piracy...*, Boston, 1718, pp. 24, 25. Citação de John Barnard, *Ashton's Memorial: an History of the Strange Adventures, and Signal Deliverances of Mr. Philip Ashton...*, Boston, 1725, p. 3.
17. Peter Haywood para o CTP, CO 137/12, 3 dez. 1716; Lemisch, "Jack Tar", p. 377; Davis, *English Shipping*, p. 114. Dados biográficos mostram que 71 entre 75 piratas tinham origens na classe trabalhadora.
18. Betagh, *Voyage*, p. 148.

Uma notável uniformidade nas regras e nos costumes prevalecia a bordo dos navios piratas, cada uma das quais funcionava sob os termos de artigos escritos – um esboço feito no início de uma viagem ou após a eleição de um novo capitão –, aprovados pela tripulação. Por meio desses artigos, os tripulantes alocavam autoridade, distribuíam os saques e aplicavam medidas disciplinares[19]. Esses acordos tornavam o capitão dependente da tripulação. Os homens escolhiam seu capitão reivindicando alguém corajoso e com habilidades na navegação. Eles ofereciam a ele poucos privilégios. Nem ele nem "nenhum outro oficial deve receber mais [comida] que qualquer outro homem, nem o capitão pode manter sua cabine apenas para si mesmo"[20]. Alguns piratas "faziam as refeições com o capitão, mas ninguém olhava para isso como um sinal de favor ou distinção, pois todos vinham comer e beber com o capitão sempre que desejavam". Um capitão mercante que foi prisioneiro de piratas observou com desprazer que os tripulantes dormiam no navio onde bem entendessem, sendo que "nem o capitão tinha direito a uma cama"[21]. A reorganização determinada do espaço e dos privilégios a bordo do navio foi fundamental para a reformulação das relações sociais no mar.

A tripulação concedia ao capitão uma autoridade inquestionável para "brigar, perseguir ou ser perseguido", mas "em todas as outras questões, não importando quais fossem", ele era "governado pela maioria"[22]. Assim como a maioria elegia, ela também depunha. Os capitães eram expulsos de seus postos por covardia, crueldade, ou por se recusarem "a tomar e a pilhar embarcações inglesas"[23]. Um capitão

19. Defoe, *History of the Pyrates*, pp. 167, 211-213, 298, 307-308, 321; Hayward (ed.), *Remarkable Criminals*, p. 37; Informação de Alexander Thompson, HCA 1/55, 1723, f. 23; Snelgrave, *Account of the Slave Trade*, p. 220; Jameson (ed.), *Privateering and Piracy*, p. 337; Rankin, *Golden Age*, p. 31. As grandes diferenças entre os artigos sobre os piratas e sobre os corsários podem ser vistas comparando o anteriormente citado com Rogers, *Cruising Voyage*, pp. xiv, xxv, 22-23; Shelvocke, *Voyage*, pp. 34-36, 159, 218, 223; Cooke, *Voyage*, pp. iv-vi; e Betagh, *Voyage*, pp. 205-206.
20. Clement Downing, *A Compendious History of the Indian Wars...*, 1737 (reimpresso em Londres, 1924), p. 99; Defoe, *History of the Pyrates*, pp. 121, 139, 167-168, 195, 208, 214, 340, 352; Snelgrave, *Account of the Slave Trade*, p. 199; *Trials of Eight Persons*, p. 24; Boyer, *Political State*, vol. XXVIII, p. 152; Roberts, *Four Years Voyages*, p. 39.
21. "Proceedings of the Court Held on the Coast of Africa upon Trying of 100 Pirates Taken by His Ma[jes]ties Ship Swallow", HCA 1/99, 1722, f. 59; Snelgrave, *Account of the Slave Trade*, p. 217; Defoe, *History of the Pyrates*, pp. 213-214. Boyer (ed.), *Political State*, vol. XXVIII, p. 153; Burg, "Legitimacy and Authority", pp. 40-49.
22. Defoe, *History of the Pyrates*, p. 139; Hayward (ed.), *Remarkable Criminals*, p. 37; Boyer (ed.), *Political State*, vol. XXVIII, p. 153; Burg, "Legitimacy and Authority", pp. 40-49.
23. Jameson (ed.), *Privateering and Piracy*, p. 294; Defoe, *History of the Pyrates*, pp. 139, 67; Dow e Edmonds, *Pirates of New England*, p. 217; *Trials of Eight Persons*, p. 23; Morris, "Ghost of Kidd", p. 282.

despertou a fúria da consciência de classe na sua tripulação por demonstrar maneiras "muito gentis"[24]. Ocasionalmente, um capitão despótico era sumariamente executado. Como explicou o pirata Francis Kennedy, a maioria dos ladrões do mar, "tendo sofrido anteriormente maus-tratos de seus oficiais, era meticulosa em evitar esse mal" ao providenciar seu próprio comando. A escolha democrática de oficiais reproduzia demandas semelhantes feitas dentro do Novo Modelo do Exército na Revolução Inglesa e contrastava diretamente, e de modo revelador, com a organização quase ditatorial do comando no serviço mercante e na Marinha Real[25].

A fim de prevenir o uso equivocado da autoridade, os piratas delegavam poderes compensatórios ao quartel-mestre, que era eleito para representar e proteger "o interesse da tripulação"[26]. O quartel-mestre, que não era considerado um oficial no serviço mercante, era elevado a uma posição importante de confiança e autoridade. Suas funções eram julgar disputas menos graves, distribuir comida e dinheiro e, em algumas instâncias, liderar ataques a navios almejados. Ele funcionava como um "magistrado civil" e atendia a necessidades "de forma igualitária para todos", precavendo-se cuidadosamente do humilhante e conflituoso uso de privilégios e preferências que caracterizava a distribuição de bens de subsistência em outras ocupações marítimas[27]. O quartel-mestre frequentemente se tornava o capitão de um navio capturado quando o captor estava superlotado ou dividido por conflitos. Essa contenção da autoridade num executivo dual e representativo era uma característica distintiva da organização social entre os piratas[28].

As decisões que causavam maiores impactos no bem-estar da tripulação eram geralmente reservadas ao conselho, a maior autoridade em um navio pirata. Os

24. Snelgrave, *Account of the Slave Trade*, p. 199; Burg, "Legitimacy and Authority", pp. 44-48.
25. Hayward (ed.), *Remarkable Criminals*, p. 37; Defoe, *History of the Pyrates*, pp. 42, 296, 337. Ver Christopher Hill, *The World Turned Upside Down: Radical Ideas in the English Revolution*, Nova York, 1972.
26. Defoe, *History of the Pyrates*, p. 423; Lloyd Haynes Williams, *Pirates of Colonial Virginia*, Richmond, Va., 1937, p. 19.
27. Roberts, *Four Years Voyages*, pp. 37, 80; *The Tryals of Major Stede Bonnet and Other Pirates...*, Londres, 1719, p. 37; Snelgrave, *Account of the Slave Trade*, pp. 199-200, 238-239; Boyer (ed.), *Political State*, vol. XXVIII, p. 153; Defoe, *History of the Pyrates*, pp. 213-225; *Trials of Eight Persons*, pp. 24, 25; *Tryals of Thirty-Six Persons for Piracy...*, Boston, 1723, p. 9; *Boston News-Letter*, 15 a 22 jul. 1717; Citações de Defoe, *History of the Pyrates*, p. 213; Downing, *Indian Wars*, p. 99.
28. Boyer (ed.), *Political State*, vol. XXVIII, p. 151; Snelgrave, *Account of the Slave Trade*, p. 273; Defoe, *History of the Pyrates*, pp. 138-139, 312. Davis, *English Shipping*, p. 113, discute o papel especialmente distinto do quartel-mestre no serviço mercante; ver também a p. 99 deste livro.

piratas se baseavam num costume antigo, bastante superado no início da era moderna, no qual o mestre consultava sua tripulação inteira ao tomar decisões importantes. Os piratas também conheciam a tradição naval do conselho de guerra, no qual se reuniam os oficiais hierarquicamente superiores de uma frota ou navio para o planejamento estratégico. Mas os piratas democratizaram esse costume naval. Seus conselhos costumavam incluir todos os homens a bordo. O conselho determinava questões como onde interceptar os melhores alvos e como resolver conflitos capazes de gerar rebeliões. Algumas tripulações usavam o conselho continuamente, "decidindo tudo por maioria de votos"; outras estabeleciam o conselho como uma corte. As decisões tomadas por esse órgão eram sagradas, e nem mesmo o mais corajoso dos capitães ousaria desafiar a decisão de um conselho[29].

A distribuição da pilhagem era explicitamente regulada pelos artigos redigidos no navio, que partilhavam os saques segundo habilidades e deveres. Os piratas utilizavam o sistema pré-capitalista da partilha para distribuir o que tomavam. O capitão e o contramestre recebiam entre uma e uma e meia ou duas partes; os artilheiros, os segundos imediatos, os imediatos, os carpinteiros e os médicos, entre uma e um quarto e uma e meia parte; e os outros, uma parte cada[30]. Esse sistema de remuneração representava um rompimento radical com as práticas do serviço mercante, da Marinha Real ou dos corsários. Ele equiparava uma hierarquia elaborada de faixas de pagamento e decididamente reduzia a disparidade entre o topo e a base da escala. De fato, esse deve ter sido um dos sistemas mais igualitários para a distribuição de recursos encontrados em qualquer contexto no início do século XVIII. O esquema é revelador ao apontar que os piratas não consideravam a si mesmos como trabalhadores assalariados, e sim como parceiros que compartilhavam riscos. Se, como sugeriu Philip Gosse, um importante historiador da pirataria, "os melhores marinheiros eram piratas"[31], a distribuição equi-

29. Defoe, *History of the Pyrates*, pp. 88-9, 117, 145, 167, 222-225, 292, 595; *Trials of Eight Persons*, p. 24; Downing, *Indian Wars*, pp. 44, 103; Hill, "Episodes of Piracy", pp. 41-42, 59; Roberts, *Four Years Voyages*, pp. 55, 86; Boyer (ed.), *Political State*, vol. XXVIII, p. 153. Citação de Betagh, *Voyage*, p. 148.
30. Defoe, *History of the Pyrates*, pp. 211-212, 307-308, 342-343; Dow e Edmonds, *Pirates of New England*, pp. 146-147; Hayward (ed.), *Remarkable Criminals*, p. 37; *Tryals of Bonnet*, p. 22; Morris, "Ghost of Kidd", p. 283.
31. Ver a nota 20 deste capítulo; Gosse, *History of Piracy*, p. 103; Biddulph, *Pirates of Malabar*, pp. x, 155; "A Narrative of the Singular Sufferings of John Fillmore and Others on Board the Noted Pirate Vessel Commanded by Captain Phillips", Buffalo Historical Society, *Publications*, vol. 10, 1907, p. 32.

tativa da pilhagem e a concepção da parceria eram o fruto do trabalho de homens que valorizavam e respeitavam as habilidades de seus camaradas. Mas nem todo o saque era distribuído desse jeito. Uma parte era destinada a um "fundo comum" para prover aos homens com sequelas duradouras resultantes de ferimentos[32]. A perda de um olho ou de qualquer um dos membros invocava compensações. Por meio desse sistema de assistência, os piratas procuravam se proteger contra deficiências causadas por acidentes, proteger habilidades, aprimorar o recrutamento e promover a lealdade dentro do grupo.

Os decretos também regulavam a disciplina a bordo do navio, embora "disciplina" seja talvez um nome impróprio para um sistema de regras que deixava de controlar uma ampla gama de comportamentos. Menos arbitrária que a do serviço mercante e menos sujeita a códigos que a da Marinha, a disciplina entre os piratas sempre dependia de um senso coletivo de transgressão. Muitos delitos recebiam "o castigo que achassem adequado o capitão e a maioria da companhia", e é notável que os piratas não recorressem com frequência ao chicote. Sua disciplina, ainda que pudesse ser igualmente severa em certos casos, era, em geral, tolerante com comportamentos que eram punidos em outras ocupações marítimas. Três métodos principais de disciplina eram empregados, todos condicionados pelo fato de os navios piratas serem lotados, uma tripulação média de oitenta homens em um navio de 250 toneladas. Os artigos do navio de Bartholomew Robert revelam uma estratégia para manter a ordem: "É proibido o duelo a bordo, mas qualquer disputa entre homens deve ir a termo em terra firme com o uso de espada ou pistola". Os adversários deveriam duelar com pistolas, mas, se os dois errassem os primeiros tiros, deveriam pegar suas espadas e o primeiro a tirar sangue seria declarado vencedor. Ao levar esses conflitos para fora do navio (e, simbolicamente, para fora do mar), essa estratégia promovia a harmonia nos compartimentos lotados abaixo do convés[33]. O ideal de harmonia também se re-

32. Defoe, *History of the Pyrates*, pp. 212, 308, 343; Dow e Edmonds, *Pirates of New England*, p. 147; pirata Jeremiah Huggins, *apud* Morris, "Ghost of Kidd", p. 292; Hill, "Episodes of Piracy", p. 57.

33. Defoe, *History of the Pyrates*, pp. 307, 212, 157-58, 339; ver a nota 4 neste capítulo. James F. Shepherd e Gary M. Walton, *Shipping, Maritime Trade, and the Economic Development of Colonial North America*, Cambridge, 1972, pp. 201-203, mostra que, para os portos da Jamaica (1729-1731), Barbados (1696-1698) e Charleston (1735-1739), marinheiros mercantes manuseavam, respectivamente, 8,6, 10,7 e 12 toneladas da carga por homem, em navios que pesavam mais de 150 toneladas. Os piratas, levando em conta cálculos mais gerais, manuseavam apenas 3,1 toneladas por homem, uma diferença que revela o quão mais populosos eram seus navios.

fletia quando piratas faziam de um membro da tripulação o "governador de uma ilha". Homens que eram desordeiros incorrigíveis ou que transgrediam regras importantes eram desertados. Por fraudar seus camaradas pegando mais do que a porção correta do que era saqueado, por desertar ou dissimular durante a luta, por não contar segredos para a tripulação, ou por roubo, um pirata se arriscava a ser abandonado "onde ele com certeza passaria por provações"[34]. O método mais radical para a manutenção da ordem era a execução. Essa penalidade era imposta por se trazer a bordo "um garoto ou uma mulher" ou pelo envolvimento com uma "mulher séria" em um navio capturado, mas era mais comum como punição a um capitão que abusasse da autoridade[35].

Alguns marinheiros tentavam contornar problemas disciplinares usando a tática de "não alistar ninguém contra sua vontade"[36]. Pela mesma lógica, não mantinham a bordo alguém que não quisesse. A confissão do pirata Edward Davis em 1718 aponta que juramentos de honra eram utilizados para garantir a lealdade de novos membros: "de início, os piratas mais velhos tratavam com timidez os mais novos [...] mas em pouco tempo, depois de os novos membros jurarem lealdade, e jurar que não trapaceariam a Companhia nem mesmo por *um vintém*, eles todos conversavam e agiam juntos com grande unanimidade, e não se faziam mais distinções entre *velhos* e *novos*"[37]. Ainda assim, apesar de todos os esforços para abrandar a autoridade e manter a harmonia e a coesão, nem sempre os conflitos podiam ser evitados. Ocasionalmente, durante a eleição de um novo capitão, homens que apoiavam uma outra liderança redigiam novos artigos e navegavam

34. *Tryals of Bonnet*, p. 30; Defoe, *History of the Pyrates*, pp. 211, 212, 343; Biddulph, *Pirates of Malabar*, pp. 163-164; Rankin, *Golden Age*, p. 37.

35. Defoe, *History of the Pyrates*, pp. 212, 343; Snelgrave, *Account of the Slave Trade*, p. 256; *American Weekly Mercury*, Filadélfia, 30 maio-6 jun. 1723. A discussão sobre a disciplina inclui-se não apenas nesses artigos, mas em observações sobre os castigos concretos retiradas de outras fontes.

36. Jameson (ed.), *Privateering and Piracy*, p. 304; *Trials of Eight Persons*, pp. 19, 21; Brock (ed.), *Letters of Spotswood*, p. 249; Defoe, *History of the Pyrates*, p. 260. Alguns homens, normalmente com habilidades bem desenvolvidas, eram ocasionalmente recrutados de maneira forçada; ver *Cal. St. Papers*, vol. XXXIII, p. 365.

37. *Trials of Eight Persons*, p. 21; Testemunho de Samuel Cooper, CO 37/10, 1718, f. 35; Defoe, *History of Pyrates*, pp. 116, 196, 216, 228; Boyer (ed.), *Political State*, vol. XXVIII, p. 148; governador das Bermudas, *apud* Pringle, *Jolly Roger*, p. 181; Testemunho de Richard Symes, CO 152/14, 1721, f. 33; *American Weekly Mercure*, 17 mar. 1720; *New-England Courant*, Boston, 25 jun.-2 jul. 1722.

para longe de seus ex-companheiros[38]. A organização social construída pelos piratas, embora flexível, era incapaz de acomodar conflitos duros e prolongados. Aqueles que já tinham experimentado o mundo claustrofóbico e autoritário do navio mercante prezavam a liberdade de poder ir embora. O exercício igualitário e coletivo da autoridade pelos piratas tinha efeitos tanto positivos como negativos. Embora resultasse em uma instabilidade crônica, também garantia continuidade. O próprio processo mediante o qual novas tripulações eram compostas ajudava a garantir uniformidade social e, como veremos, consciência de classe entre os piratas[39].

Um mecanismo importante dessa continuidade pode ser observado ao se traçarem as conexões entre os tripulantes do navio pirata. O diagrama a seguir, organizado segundo a capitania das embarcações, demonstra que, ao se dividirem, navegar em consórcios ou por outros tipos de associações, cerca de 3 600 piratas – mais de 70% de todos os piratas ativos entre 1716 e 1726 – faziam parte de duas linhas principais de descendência genealógica. O capitão Benjamin Hornigold e o encontro de piratas nas Bahamas estavam na origem de uma linhagem intricada que terminou com o enforcamento da tripulação de John Phillips em junho de 1724. A segunda linhagem, gerada a partir do encontro fortuito dos últimos amotinados entre os tripulantes de George Lowther e Edward Low em 1722, culminou na execução de William Fly e seus homens em julho de 1726. Foi primordialmente dentro e por meio dessa rede que a organização social do navio pirata ganhou seu significado, transmitindo e preservando costumes e sentidos e ajudando a estruturar e a perpetuar o mundo social dos piratas[40].

38. Dow e Edmonds, *Pirates of New England*, p. 278; Defoe, *History of the Pyrates*, pp. 225, 313; Lt. Gov. Bennett a Mr. Popple, 31 mar. 1720, *Cal. St. Papers*, vol. XXXII, p. 19.
39. Hayward (ed.), *Remarkable Criminals*, p. 37; Defoe, *History of the Pyrates*, pp. 226, 342.
40. Chega-se ao total de 3600 multiplicando-se o número de capitães de navios que se situam nesse contexto pela população média de 79,5 tripulantes. Ver Defoe, *History of the Pyrates*, pp. 41-42, 72, 121, 137, 138, 174, 210, 225, 277, 281, 296, 312, 352, 355, 671; *New England Courant*, 11-18 jun. 1722; *American Weekly Mercure*, 6-13 jul. 1721, 5 a 12 jan. e 16-23 set. 1725; Pringle, *Jolly Roger*, pp. 181, 190, 244; Biddulph, *Pirates of Malabar*, pp. 135, 187; Snelgrave, *Account of the Slave Trade*, pp. 196-197, 199, 272, 280; Hughson, *Carolina Pirates*, p. 70; *Boston News-Letter*, 12-19 ago. 1717, 13-20 out. e 10-17 nov. 1718, 4-11 fev. 1725, de 30 jun. a 7 jul. 1726; Downing, *Indian Wars*, pp. 51, 101; Morris, "Ghost of Kidd", pp. 282, 283, 296; *Tryals of Bonnet*, pp. iii, 44-45; Dow e Edmonds, *Pirates of New England*, pp. 117, 135, 201, 283, 287; *Trials of Eight Persons*, p. 23; Jameson (ed.), *Privateering and Piracy*, pp. 304, 341; Boyer (ed.), *Political State*, vol. XXV, pp. 198-199; Hill, "Notes on Piracy", pp. 148, 150; Capt. Matthew Musson para o CTP, *Cal. St. Papers*, vol XXIX, p. 338, vol. XXXI, pp. 21, 118, e vol. XXXIII, p. 274; John F. Watson, *Annals of Philadelphia and Pennsylvania...*, Filadélfia, 1844, vol. II, p. 227; *Boston Gazette*, 27 abr. a 4 maio 1724; BL, Add. Mss, 40806, 40812, 40813.

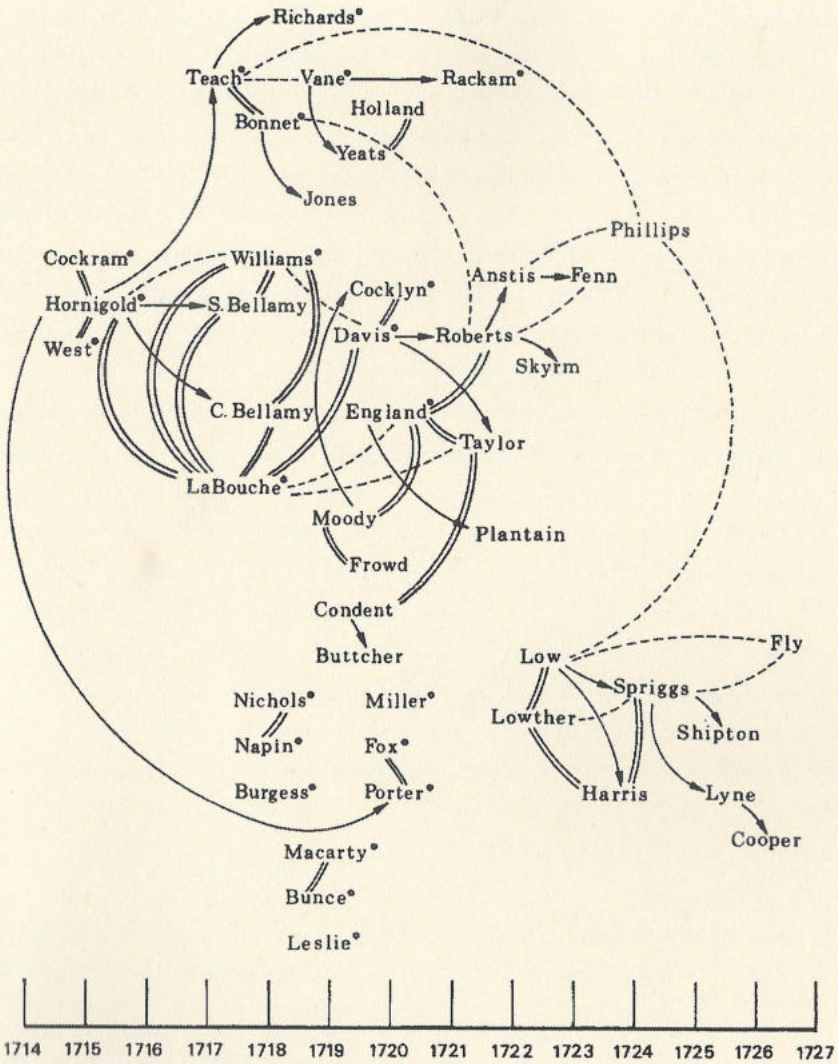


Diagrama Conexões entre tripulações piratas anglo-americanas, 1714-1726. Legenda: (→) descendente direto – divisão da tripulação em razão de disputa, superpopulação ou eleição de um novo capitão; (=) navegação em consórcio; (---) outra conexão – membros comuns entre a tripulação, contato sem navegarem juntos; (O) usava as ilhas Bahamas como ponto de encontro.

Os piratas construíram esse mundo em um desafiador contraste com os costumes do mundo que deixavam para trás, particularmente com suas personagens poderosas mais relevantes, o capitão mercante e o oficial real, e com o sistema de autoridade que essas personagens representavam e reforçavam. Quando oito piratas foram julgados em Boston em 1718, o capitão mercante Thomas Checkley testemunhou sobre a captura de seu navio por piratas que "fingiam", como disse, "serem homens do tipo Robin Hood"[41]. Eric Hobsbawm definiu o banditismo social como um "fenômeno universal e virtualmente imutável", um "protesto camponês endêmico contra a opressão e a pobreza: um grito por vingança contra os ricos e opressores". Seu objetivo era "um mundo tradicional no qual os homens são tratados com justiça, não um mundo novo e perfeito"; Hobsbawm denomina seus defensores "revolucionários tradicionalistas"[42]. Piratas, obviamente, não eram camponeses, mas se encaixam na formulação de Hobsbawm em todos os outros aspectos. De especial importância era seu "grito por vingança".

Spotswood não disse nada mais que a verdade quando expressou seu temor pela vingança pirata, pois até mesmo os nomes dos navios piratas faziam essa mesma ameaça. Edward Teach, que os homens de Spotswood expulsaram, batizou seu navio de *Queen Anne's Revenge* (Vingança à Rainha Anne); outros exemplos notáveis eram o *Revenge* (Vingança), de Stede Bonnet, e o *New York Revenge's Revenge* (A Vingança da Vingança de Nova York), de John Cole[43]. O alvo principal

41. Testemunho de Thomas Checkley (1717) em Jameson (ed.), *Privateering and Piracy*, p. 304; *Trials of Eight Persons*, p. 11.

42. E. J. Hobsbawm, *Primitive Rebels: Studies in Archaic Forms of Social Movements in the 19th and 20th Centuries*, Nova York, 1959, pp. 5, 17, 18, 27, 28; ver também seu livro *Bandits*, Nova York, 1969, pp. 24-29.

43. *The Tryals of Sixteen Persons for Piracy...*, Boston, 1726, p. 5; *Tryals of Bonnet*, pp. iii, iv; Crook, *Newgate Calendar*, p. 61; Hughson, *Carolina Pirates*, p. 121; Rankin, *Golden Age*, p. 28; Defoe, *History of the Pyrates*, pp. 116, 342; Downing, *Indian Wars*, p. 98. Uma análise dos nomes de 44 navios-pirata revela os seguintes padrões: oito (18,2%) faziam referência à vingança; sete (15,9%) eram nomeados *Ranger* (vagabundo) or *Rover* (andarilho), sugerindo mobilidade ou talvez, como discutiremos posteriormente, uma reação contra a forma como os capitães tratavam seus marinheiros; cinco (11,4%) se referiam à realeza. É importante ressaltar que apenas dois nomes se referiam à riqueza. Outros nomes indicavam que alguns lugares (Lancaster), pessoas sem identificação (*Mary Anne*) e animais (*Black Robin*) constituíam-se em nomes menos significativos. Dois nomes, *Batchelor's Delight* e *Batchelor's Adventure*, parecem confirmar a probabilidade (ver a nota 16 deste capítulo) de que a maioria dos piratas eram solteiros; ver Defoe, *History of the Pyrates*, pp. 220, 313; William P. Palmer (ed.), *Calendar of Virginia State Papers...*, Richmond, Va., 1875, vol. 1, p. 194; e *Cal. St. Papers*, vol. xxx, p. 263.

da vingança era o capitão mercante. Frequentemente, "em uma distante latitude", como disse um marinheiro, "um poder sem limites, visões distorcidas das coisas, uma má natureza e maus princípios, tudo se combina[va]" no comandante do navio. Aqui estava um homem "sem nenhum limite" que com frequência tornava miserável a vida de sua tripulação[44]. Spotswood também observou como os piratas se vingavam de capitães que "corrigiam" seus marinheiros. Em 1722, os capitães mercantes Isham Randolph, Constantine Cane e William Halladay fizeram uma petição contra Spotswood "em nome de si mesmos e de outros mestres de navios" por "certos métodos [...] de punição a marinheiros amotinados e desobedientes". Eles explicaram que os capitães corriam grande perigo "caso encontrassem piratas, quando estaríamos certos de sofrer todo tipo de tortura que esses tripulantes desertores são capazes de inventar, à mínima denúncia de que agredimos nossos homens"[45]. Os piratas desempenhavam o papel de uma massa itinerante com um senso próprio de justiça popular.

Quando punham as mãos no capitão de um navio mercante, os piratas empreendiam com frequência a "Distribuição da Justiça", "inquirindo os homens sobre os comportamentos e modos de seu capitão, e aqueles contra os quais reclamações eram feitas", eram "chicoteados e molhados com vinagre"[46]. A tripulação de Bartholomew Roberts reputava essa inquirição tão importante que formalmente designou um de seus homens, George Willson, como o "Dispensador de Justiça". Em 1724 o capitão mercante Richard Hawkins descreveu uma outra forma de vingança, uma tortura chamada "Suor": "Entre os convés eles pregam velas em torno do mastro principal e cerca de 25 homens o cercam com pontas de espadas, facas, compassos, garfos etc. em cada mão: o *culpado* entra no círculo; o violino toca uma melodia alegre; e ele deve correr por cerca de dez minutos, enquanto cada homem espeta seu instrumento em seu traseiro"[47]. Muitos dos

44. Betagh, *Voyage*, p. 41.

45. Petição de Randolph, Cane e Halladay (1722) em Palmer (ed.), *Virginia State Papers*, p. 202.

46. "Procedimentos da Corte levados a cabo na Costa da África", HCA 1/99, 1722, f. 101; Defoe, *History of the Pyrates*, p. 338, 582; Snelgrave, *Account of the Slave Trade*, pp. 212, 225; Dow e Edmonds, *Pirates of New England*, p. 301; *Voyages and Travels of Captain Nathaniel Uring*, p. xxviii. Ver a nota 27 no capítulo 5 deste livro.

47. Hawkins, em Boyer (ed.), *Political State*, vol. xxviii, pp. 149-150; *History of the Pyrates*, pp. 352-353; Dow e Edmonds, *Pirates of New England*, p. 278; Betagh, *Voyage*, p. 26. Essa tortura deve ter se inspirado no significado do verbo "suar", no sentido de exceder-se, de esforçar-se: o estabelecimento de um círculo literalmente vicioso aqui não parece ser uma coincidência. Ver *Oxford English Dictionary*, verbete *sweat*; *Tryals of Sixteen Persons*, p. 14. O conhecimento sobre

capitães capturados eram "tratados de forma bárbara" e alguns eram sumariamente executados. O pirata Philip Lyne levou essa vingança ao seu limite mais sangrento, confessando, quando foi preso, em 1726, que "durante seu tempo como pirata" "assassinara 37 mestres de navios"[48]. A busca por vingança era, de muitas maneiras, uma resposta feroz e amarga à violenta, pessoal e arbitrária autoridade imposta pelo capitão mercante.

Ainda assim, a punição de capitães não acontecia de forma indiscriminada, pois um capitão que tivesse sido "um camarada honesto que nunca abusava dos marinheiros" era frequentemente recompensado pelos piratas[49]. A melhor descrição da noção de justiça dos piratas pode ser encontrada no relato do capitão mercante William Snelgrave de sua captura em 1719. Em 1º de abril, o navio de Snelgrave foi tomado pela tripulação de piratas de Thomas Cocklyn na foz do rio Serra Leoa. Cocklyn logo recebeu o reforço dos homens comandados por Oliver LaBouche e Howell Davis, e Snelgrave passou os trinta dias seguintes entre 240 piratas[50].

A captura foi efetuada quando doze piratas numa pequena embarcação abordaram o navio de Snelgrave, que tinha uma tripulação de 45 marinheiros. Snelgrave ordenou aos tripulantes que pegassem suas armas. Eles se recusaram, mas o contramestre pirata, enfurecido com a ordem, puxou uma pistola, testemunhou Snelgrave, "com o objetivo final de estourar meus miolos", até que "alguns dos meus homens [...] gritaram alto 'pelo amor de Deus, não mate nosso capitão, pois nunca estivemos com um homem melhor'". O contramestre, relatou Snelgrave, "me disse [que] 'minha vida estaria a salvo desde que ninguém se queixasse de mim'. Eu respondi 'tenho certeza de que nenhum deles poderia'"[51].

Snelgrave foi levado até Cocklyn, que lhe disse: "Desculpe-me pelo mau tratamento que recebeu do contramestre, mas essa é a sina da guerra às vezes [...] se você disser a verdade, e se seus homens não se queixarem de você, você será bem tratado". Howell Davis, comandante do maior entre todos os navios piratas, repreendeu os homens de Cocklyn por sua grosseria e, segundo Snelgrave, expressou

> [...] seu embaraço diante do mau tratamento que eu havia recebido nas mãos deles. Que eles deveriam lembrar que as razões pelas quais eles haviam se tornado piratas eram se vingar de mercadores baixos e capitães de navio cruéis [...] nenhum dos meus homens, mesmo aqueles que se juntaram a eles, me criticou por alguma falha de caráter [...] e ficou claro que me amavam[52].

É possível que os homens de Snelgrave não o amassem, mas certamente o respeitavam. De fato, o caráter de Snelgrave se mostrou tão respeitável que os piratas propuseram dar a ele um navio capturado com toda a carga e vender os bens para ele. E ainda capturariam um navio de escravos português, venderiam os escravos e dariam o lucro a Snelgrave, para que ele pudesse "voltar com uma grande soma de dinheiro para Londres, para vencer a resistência dos mercadores"[53]. Os piratas

essa violência ritualizada era amplamente conhecido. Em 1722, mercadores de Bristol informaram ao Parlamento que os piratas "estudavam como torturar"; ver Stock (ed.), *Proceedings and Debates of Parliaments*, p. 453. A tortura era também utilizada contra os capitães que se recusavam a revelar o paradeiro de seus saques. Ao que parece, os capitães espanhóis recebiam um tratamento especialmente pesado.

48. Crook (ed.), *Newgate Calendar*, p. 59; Boyer (ed.), *Political State*, vol. XXXII, p. 272; *Boston Gazette*, 24-31 out. 1720; Rankin, *Golden Age*, pp. 35, 135, 148; Cotton Mather, *The Vial Poured Out upon the Sea: a Remarkable Relation of Certain Pirates...*, Boston, 1726, p. 21; Watson, *Annals of Philadelphia*, pp. 227; citação de *Boston Gazette*, 21-28 mar. 1726. Deve-se destacar que a violência letal de Lyne foi excepcional.
49. *Boston News-Letter*, 14-21 nov. 1720.
50. Snelgrave, *Account of the Slave Trade*, pp. 196, 199. Trata-se de um livro maravilhosamente bem escrito, por um homem inteligente e perspicaz com longa experiência no mar. O livro trata sobretudo do comércio de escravos, dirigia-se aos mercadores de Londres e, aparentemente, não foi escrito com a intenção de se tornar uma leitura popular.
51. *Idem*, *ibidem*, pp. 202-208.
52. *Idem*, *ibidem*, pp. 212, 225. A pirataria foi percebida por muitos como uma atividade relacionada à guerra. Ver também Defoe, *History of the Pyrates*, pp. 168, 319. Francis R. Stark, *The Abolition of Privateering and the Declaration of Paris*, Nova York, 1897, pp. 14, 13, 22, que a guerra nos séculos XVII e XVIII foi compreendida mais nos termos de "um inimigo individual" que como luta nacional. Os vencedores detinham "direito absoluto sobre (1) os "inimigos" e (2) "suas propriedades". Isso pode explicar parcialmente a hostilidade e o poder de destruição dos piratas. Rankin, *Golden Age*, p. 146, observou de forma apropriada que, "quanto mais piratas fossem capturados e enforcados, maior crueldade era utilizada como reação por aqueles que permaneciam vivos".
53. Snelgrave, *Account of the Slave Trade*, p. 241. Para outros exemplos do oferecimento da carga aos capitães dos navios, que eram então tratados com "civilidade", ver o Testemunho de Robert Dunn, CO 152/13, 1720, f. 26; Testemunho de Richard Symes, CO 152/14, 1721, f. 33; Biddulph, *Pirates of Malabar*, p. 139; Brock (ed.), *Letters of Spotswood*, pp. 339-343; *Boston Gazette*, 21 ago. 1721; Hill, "Episodes of Piracy", p. 57; Morris, *History of Slave-Trade to America*, Washington, D.C., 1935, vol. IV, p. 96; *Tryals of Bonnet*, p. 13; Boyer (ed.), *Political State*, vol. XXVII, p. 616; Testemunho de Henry Bostock, *Cal. St. Papers*, vol. XXX, pp. 150-151; *Boston News-Letter*, 14-21 nov. 1720; e Spotswood a Cragg: "é uma prática comum desses vagabundos, durante a

esperavam mostrar a esses mercadores que bons capitães atraíam boa fortuna. A proposta foi "aprovada por unanimidade" pelos piratas, mas, temendo ser acusado de cumplicidade, Snelgrave hesitou em aceitá-la. Davis então interveio, dizendo-se favorável a "permitir que cada um fosse pro diabo como preferisse" e que ele sabia que Snelgrave temia por "sua reputação". A recusa foi aceita de forma cortês, e Snelgrave afirmou que com "os ventos mudando, eles foram tão gentis comigo quanto antes haviam sido severos"[54].

Snelgrave relatou um outro episódio revelador. Enquanto estava nas mãos dos piratas, uma escuna decrépita pertencente à Companhia Real Africana subiu o Serra Leoa e foi tomada pelos seus captores. Simon Jones, um membro da tripulação de Cocklyn, incitou seus homens a queimar o navio, visto que ele havia sido maltratado durante seu tempo a serviço da Companhia. Os piratas estavam prestes a fazê-lo quando outro entre eles, James Stubbs, refutou que tal ação só "serviria aos interesses da Companhia", visto que o navio não valia quase nada. Ele também argumentou que "os pobres coitados que agora pertenciam a ela, e que haviam feito uma viagem tão longa, vão perder seus salários, que certamente valem três vezes mais que a embarcação". Os piratas concordaram e devolveram o navio aos tripulantes, que "voltaram em segurança nele para seu lar, na Inglaterra". O capitão Snelgrave também voltou para a Inglaterra pouco depois desse incidente, mas onze dos seus homens ficaram para trás como piratas[55]. A experiência de Snelgrave revelou como os piratas tentavam intervir contra – e modificar – as brutalidades comuns que marcavam as relações sociais de produção na navegação mercante. Que eles escolhessem fazê-lo por meio de suas próprias brutalidades mostra como eles não conseguiam escapar do sistema do qual faziam parte.

Snelgrave parece ter sido um capitão excepcionalmente decente. Piratas como Howell Davis alegavam que o tratamento abusivo por parte de mestres de navios mercantes contribuía fortemente para sua disposição em se tornarem ladrões do mar. John Archer, cuja carreira como pirata datava de 1718, quando navegava com Edward Teach, proferiu um último protesto antes de ser executado, em 1724: "Eu poderia desejar que os mestres de navios não tratassem seus homens com tanta

pilhagem de um navio, presentear com outras mercadorias esses mestres, como se fosse uma compensação pelo que estivessem roubando" (CO 5/1319, 20 maio 1720).

54. Snelgrave, *Account of the Slave Trade*, pp. 241, 242, 243.
55. *Idem, ibidem*, pp. 275, 276, 284.

severidade, como muitos deles fazem, o que nos expõe a enormes tentações"[56]. William Fly, prestes a encarar a forca por assassinato e pirataria em 1726, anunciou raivosamente: "Eu não posso me culpar – não vou assumir a culpa por nenhum assassinato –, nosso capitão e seu imediato nos tratavam barbaramente. Nós, os pobres, não conseguimos que a justiça seja feita por nós. Nada é dito contra nossos comandantes, que eles nunca abusem de nós e nos tratem como cachorros"[57]. Para os piratas, vingança era justiça; o castigo era dirigido a capitães bárbaros, de forma equivalente aos crimes deles.

Os ladrões do mar que caíam nas mãos do Estado recebiam penalidades máximas por crimes contra a propriedade. A visão oficial da pirataria como um crime foi destacada pelo vice-almirante juiz Nicholas Trott em sua acusação para o júri no julgamento de Stede Bonnet e 33 membros de sua tripulação em Charleston, na Carolina do Sul. Declarando que "o mar foi dado por Deus para ser usado pelos homens, e está sujeito ao domínio e à propriedade, assim como a terra", Trott observou sobre os acusados que "a Lei das Nações nunca lhes garantiu poder para mudar o direito à propriedade". Piratas em julgamento não tinham o benefício do clero, eram "chamados *Hostis Humani Generis*, com os quais nem fé nem juramento" deveriam ser mantidos, e eram vistos como "*Brutos* e *animais de caça*". Voltando-se do júri para os acusados, Trott conjecturou de forma circunspecta que "nenhum outro bem ou benefício devem ser esperados de vocês exceto o exemplo de suas mortes"[58].

A insistência em receber esse benefício final encerrava oficiais reais e piratas num sistema de terror recíproco. Assim como as autoridades oficiais ofereciam dinheiro pela captura de piratas, também os piratas "pagavam qualquer preço" por certos oficiais[59]. Na Virgínia, em 1720, um entre seis piratas presos "pediu uma garrafa de vinho e, ao beber uma taça, brindou à danação do governador e ao caos na colônia, com o acordo dos demais". A fim de não ser questionado, o

56. Defoe, *History of the Pyrates*, p. 351; Jameson (ed.), *Privateering and Piracy*, p. 341.
57. Mather, *Vial Poured Out*, pp. 21, 48; Boyer (ed.), *Political State*, vol. XXXII, p. 272; Benjamin Colman, *It is a Fearful Thing to Fall into the Hands of the Living God...*, Boston, 1726, p. 39.
58. *Tryals of Bonnet*, pp. 2, 4, 3, 34. Ver também Hughson, *Carolina Pirates*, p. 5; Defoe, *History of the Pyrates*, pp. 264, 377-379; Dow e Edmonds, *Pirates of New England*, p. 297; Brock (ed.), *Letters of Spotswood*, p. 339.
59. Boyer (ed.), *Political State*, vol. XIV, p. 295; vol. XXI, p. 662; vol. XXIV, p. 194; *History of the Pyrates*, p. 79; *Cal. St. Papers*, vol. XXXII, p. 168; Hill, "Episodes of Piracy", p. 39; *American Weekly Mercury*, 13-20 jul. 1721.

governador Spotswood pensou ser "necessário para uma eficaz intimidação pendurar quatro deles com correntes"[60]. Os piratas demonstraram um desprezo paradoxal pela autoridade estatal quando George I ampliou a anistia geral à pirataria em 1717 e 1718. Alguns aceitaram a graça concedida, mas se recusaram a mudar de vida; outros "pareceram fazer pouco caso", e os mais audazes "trataram a proclamação do rei com grande desprezo e a rasgaram em pedaços"[61]. Uma tripulação pirata proclamou, com os punhos cerrados: "Maldito seja o rei e todos os altos poderes"[62]. As relações sociais da pirataria eram marcadas por uma forte antipatia, quase sempre violenta, contra a autoridade tradicional. O amplo antiautoritarismo da cultura do marinheiro comum se expressou de formas variadas sob a bandeira Jolly Roger.

No julgamento de Charleston, presidido por Trott, Richard Allen, advogado geral da Carolina do Sul, disse ao júri que "piratas perseguem toda a humanidade, sua própria espécie e criaturas como eles, sem distinção de nações ou religiões"[63]. Allen estava certo em declarar que os piratas não respeitavam a nacionalidade em sua pilhagem, mas se equivocava ao dizer que eles não respeitavam "criaturas como eles". Os piratas não perseguiam outros piratas. Na verdade, eles expressavam de maneiras diversificadas e sutis uma consciência quanto à sua condição altamente desenvolvida. E aqui saímos do terreno das relações sociais da pirataria com o mundo externo para o interno, a fim de examinar sua consciência quanto à sua condição – que, em certo sentido, era uma estratégia de sobrevivência – e o *éthos* coletivista que ela exprimia.

Os piratas demonstravam uma disposição recorrente a juntarem forças no mar e no porto. Em abril de 1719, quando Howell Davis e sua tripulação subiram o rio Serra Leoa, os piratas comandados por Thomas Cocklyn foram cautelosos até ver um navio se aproximar com "sua bandeira negra"; então, "eles logo ficaram

60. *American Weekly Mercury*, 17 mar. 1720; Brock (ed.), *Letters of Spotswood*, p. 338. Sobre outros casos de enforcamento em cadeia, ver *Letters of Spotswood*, p. 342; Jameson (ed.), *Privateering and Piracy*, p. 344; *Tryals of Sixteen Persons*, p. 19; Defoe, *History of the Pyrates*, p. 151; *Boston Gazette*, 27 ago. a 3 set. 1722; Boyer (ed.), *Political State*, vol. XXIV, p. 201; e gov. Hart ao CTP, *Cal. St. Papers*, vol. XXXIII, p. 275. Para uma análise desse tipo de terror, ver Michel Foucault, *Discipline and Punish: The Birth of the Prison*, trad. por Alan Sheridan, Nova York, 1977, cap. 2.

61. Testemunho de Henry Bostock, CO 152/12, 1717; Snelgrave, *Account of the Slave Trade*, p. 253; Defoe, *History of the Pyrates*, p. 217; Spotswood ao Board of Trade, CO 5/1318, 31 maio 1717; Jameson (ed.), *Privateering and Piracy*, p. 315.

62. Testemunho de Edward North, CO 37/10, 1718.

63. *Tryals of Bonnet*, p. 8.

tranquilos e, pouco depois", as tripulações se "saudaram reciprocamente com seus canhões". Outras tripulações trocavam saudações similares e, como Davis e Cocklyn, que combinaram seus poderes, invocavam com frequência um código não escrito de hospitalidade com o objetivo de fundar alianças espontâneas[64].

Esse impulso de comunitarismo talvez fosse mais evidente nas fortificações piratas em Madagascar e Serra Leoa. Os ladrões do mar ocasionalmente escolhiam estilos de vida mais sedentários em diversas ilhas pouco povoadas e contribuíram com muitos homens para a comunidade de madeireiros na baía de Campeche no golfo do México. Em 1718, um oficial real se queixou de um "ninho de piratas" nas Bahamas "que já acham que são uma comunidade em volta deles, com um interesse em comum"[65].

Para perpetuar essa comunidade, era necessário minimizar o conflito não apenas dentro de cada navio, mas também entre bandos distintos de piratas. De fato, um dos mais importantes indicadores da consciência quanto à sua condição é a clara ausência de conflito entre diferentes tripulações de piratas. Até certo ponto, essa era até mesmo uma questão internacional: piratas franceses, holandeses, espanhóis e anglo-americanos normalmente cooperavam entre si de forma harmoniosa, com apenas alguns tiros de canhão ocasionais. As tripulações anglo-americanas recusavam-se consistentemente a se atacar entre si[66].

De nenhuma outra maneira o senso de fraternidade pirata, notado, entre outros, por Spotswood, se expressava mais fortemente do que nas ameaças e atos de vingança executados por eles. O deles era verdadeiramente um caso de permanecerem juntos ou serem enforcados. Em abril de 1717, o navio pirata *Whidad* naufragou perto de Boston. A maior parte da tripulação morreu; os sobreviventes foram presos. Em julho, Thomas Fox, um capitão de navio de Boston, foi capturado por piratas que "questionaram-no se algo havia sido feito contra os piratas

64. Snelgrave, *Account of the Slave Trade*, p. 199; Defoe, *History of the Pyrates*, pp. 138, 174; Morris, "Ghost of Kidd", p. 282.

65. James Craggs para o CTP, *Cal. St. Papers*, vol. XXXI, 10; Conselho do Comércio a J. Methuen, CO 23/12, 3 set. 1716); Defoe, *History of the Pyrates*, pp. 315, 582; Downing, *Indian Wars*, p. 98, 104-105; *Voyages and Travels of Captain Nathaniel Uring*, p. 241; Shelvocke, *Voyage*, p. 242; H. R. McIlwaine (ed.), *Executive Journals of the Council of Colonial Virginia*, Richmond, Va., 1928, vol. III, p. 612. Dow e Edmonds, *Pirates of New England*, p. 341; Testemunho de R. Lazenby em Hill, "Episodes of Piracy", p. 60; "Voyage to Guinea, Antego, Bay of Campeachy, Cuba, Barbadoes, &c, 1714-1723", BL, Add. Ms 39946.

66. *Boston News-Letter*, 15-22 ago. 1720; *American Weekly Mercury*, 6-13 set. 1722.

na prisão de Boston", com a promessa de que, "se os prisioneiros sofressem, eles iriam matar todos os prisioneiros oriundos da Nova Inglaterra"[67]. Pouco depois desse incidente, os piratas de Teach capturaram um navio mercante e, "porque este pertencia a Boston, [Teach], alegando que o Povo de Boston havia enforcado alguns dos piratas, queimou o navio". Teach declarou que todos os navios de Boston mereciam o mesmo destino[68]. Charles Vane, reputado um dos mais terríveis piratas, "não mostrou misericórdia com os bermudenses" e os puniu "cortando seus mastros devido ao relato de um certo Thomas Brown que ficou (por algum tempo) preso nessas ilhas sob suspeita de pirataria". Brown aparentemente planejava navegar como associado de Vane, mas teve seus planos interrompidos pela prisão[69].

Em setembro de 1720, piratas capitaneados por Bartholomew Roberts "abertamente e durante o dia queimaram e destruíram [...] navios da Rota de Basseterre [São Cristóvão] e tiveram a audácia de atacar o forte de Sua Majestade", vingando-se da execução de "seus camaradas em Nevis". Roberts então mandou dizerem ao governador que "eles iriam voltar e queimar a cidade [Sandy Point] em volta dele por terem enforcado piratas lá"[70]. Em 1721, Spotswood passou ao Conselho do Comércio e Plantações a informação de que Roberts "dissera que esperava o reforço de um outro navio e que depois visitaria a Virgínia, e vingaria os piratas que foram executados aqui"[71]. A credibilidade da ameaça foi confirmada quando o Conselho Executivo da Virgínia decidiu por unanimidade que "o país fosse colocado em posição imediata de defesa". Vigias e faróis foram logo providenciados, e comunicações com as colônias vizinhas, iniciadas. "Cerca de 60 canhões", relatou mais tarde Spotswood, "foram montados em várias baterias potentes"[72].

Em 1723, o capitão pirata Francis Spriggs jurou encontrar um certo capitão Moore "e matá-lo por ter causado a morte do [pirata] Lowther", e, logo depois, jurou também ir "em busca do capitão Solgard", que havia dominado um navio

67. Julgamento de Thomas Davis (1717) em Jameson (ed.), *Privateering and Piracy*, p. 308; *Boston News-Letter*, 4-11 nov. 1717.
68. *Tryals of Bonnet*, p. 45.
69. Lt. Gov. Benjamin Bennet para o CTP, *Cal. St. Papers*, vol. XXX, p. 263; *Tryals of Bonnet*, pp. 48-50; Defoe, *History of the Pyrates*, pp. 195.
70. Gov. Walter Hamilton para o CTP, *Cal. St. Papers*, vol. XXXII, p. 165; *American Weekly Mercury*, 27 out. 1720; *Boston Gazette*, 24-31 out. 1720.
71. Spotswood para o CTP, *Cal. St. Papers*, vol. XXXII, p. 328.
72. Reunião do Conselho de 3 de maio de 1721, em McIlwaine (ed.), *Council of Colonial Virginia*, 542; resumo de Spotswood ao Conselho de Comércio, CO 5/1370, 11 jun. 1722. Spotswood ao Conselho de Comércio, CO 5/1319, 31 maio 1721.

pirata comandado por Charles Harris[73]. Em janeiro de 1724, Charles Hope, tenente e governador das Bermudas, escreveu para o Conselho do Comércio relatando dificuldades em encontrar evidências criminais contra os piratas porque os residentes "temiam que a própria execução faria nossos navios sofrerem, quando caíssem nas mãos de piratas"[74]. As ameaças de vingança eram às vezes eficazes.

Os piratas também afirmavam sua unidade de forma simbólica. Algumas evidências indicam que os ladrões do mar talvez tivessem um senso de que pertenciam a uma comunidade de fala separada, de certa forma exclusiva. Philip Ashton, que passou dezesseis meses entre piratas de 1722 a 1723, observou que, "de acordo com os costumes usuais dos piratas, e *no seu dialeto próprio*, eles me perguntaram se assinaria seus decretos"[75]. Muitas fontes sugerem que os xingamentos, palavrões e blasfêmias podem ter sido traços característicos desse estilo de falar, talvez mais até do que da população geral dos marinheiros. Por exemplo, perto do rio Serra Leoa, um oficial britânico chamado Plunkett fingiu cooperar com os piratas comandados por Bartholomew Roberts, mas então os atacou. Plunkett foi capturado, e Roberts

> logo que viu Plunkett começou a xingá-lo como se fosse o diabo, por sua imprudência irlandesa em ousar resistir a ele. O velho Plunkett, percebendo estar em maus lençóis, começou a dizer injúrias e xingamentos tão rápido ou mais rápido que Roberts; o que fez o restante dos piratas rirem alto, desejando que Roberts se sentasse e ficasse quieto, porque ele não conseguia tomar a palavra de Plunkett. E assim, pelo mero uso do xingamento e do palavrão, o velho Plunkett [...] salvou sua vida.[76]

73. Dow e Edmonds, *Pirates of New England*, pp. 281-282; Defoe, *History of the Pyrates*, p. 355; *American Weekly Mercure*, 21 a 28 maio 1724.
74. Hope to CTP, CO 37/11, 14 jan. 1724, f. 37. Ver também Treasury Warrant para o capitão Knott, T52/32, 10 ago. 1722, P.R.O. O capitão Luke Knott, depois de entregar oito piratas às autoridades, pediu clemência pois "ele estava sendo obrigado a abandonar o serviço mercante e sendo ameaçado de tortura até a morte pelos piratas, se por acaso eles conseguissem agarrá-lo". Robert Walpole pessoalmente recompensou Knott com £ 230 pela interrupção de sua carreira.
75. Barnard, *Ashton's Memorial*, pp. 2, 4, grifo nosso. Talvez fosse isso o que M. A. K. Halliday chamava de antilinguagem. Seria a "encenação de uma estrutura social distinta [no discurso]; e essa estrutura social é, por sua vez, a portadora de uma realidade social alternativa". Uma antilinguagem existe no "contexto de ressocialização". Ver Halliday: "Anti-Languages", *American Anthropologist*, vol. 78, 1976, pp. 572, 575.
76. Smith, *New Voyage*, pp. 42-43. Ver também Morris, "Ghost of Kidd", p. 286.

Aqui percebemos apenas os contornos disso, mas parece que a conexão simbólica e a consciência quanto à sua condição se estendiam para o campo da linguagem.

Certamente o símbolo mais conhecido da pirataria é a bandeira, a Jolly Roger. Menos conhecido e valorizado é o fato de que a bandeira era amplamente utilizada. Não menos (e provavelmente muitos mais) de 2 500 homens navegaram sob ela[77]. Uma adoção tão generalizada indica um estado avançado de identificação de grupo. A Jolly Roger era descrita como "uma insígnia negra, no meio da qual há um grande e branco esqueleto com um dardo em uma das mãos espetando um coração sangrento e na outra uma ampulheta"[78]. Embora as particularidades dessa bandeira variem consideravelmente, havia também uma uniformidade geral nas imagens escolhidas. O fundo da bandeira era preto, adornado com figuras representativas em branco. O símbolo mais comum era o crânio humano, ou "a caveira da morte", algumas vezes isolada, mas com maior frequência como a figura mais proeminente de um esqueleto inteiro. Outros itens recorrentes eram uma arma – um sabre de abordagem, uma espada ou um dardo – e uma ampulheta[79].

77. O antropólogo Raymond Firth argumenta que as bandeiras funcionam como instrumentos ao mesmo tempo de poder e sentimento, criando solidariedade e simbolizando união. Ver seu livro *Symbols: Public and Private*, Ithaca, N.Y., 1973, pp. 328, 339; Hill, "Notes on Piracy", p. 147. Sobre tripulações especiais de piratas que navegaram sob a bandeira de Jolly Roger, ver *Boston Gazette*, 29 nov. a 6 dez. 1725 (Lyne); *Boston News-Letter*, 10-17 set. 1716 (Jennings? Leslie?); *ibidem*, 12-19 ago. 1717 (Napin, Nichols); *ibidem*, 2 a 9 mar. 1719 (Thompson); *ibidem*, 28 maio a 4 jun. 1724 (Phillips); *ibidem*, 5 a 8 jun. 1721 (Rackam?); Jameson (ed.), *Privateering and Piracy*, p. 317 (Roberts); *Tryals of Sixteen Persons*, p. 5 (Fly); Snelgrave, *Account of the Slave Trade*, p. 199 (Cocklyn, LaBouche, Davis); *Tryals of Eight Persons*, p. 24 (Bellamy); Hughson, *Carolina Pirates*, p. 113 (Moody); *Tryals of Bonnet*, pp. 44-45 (Bonnet, Teach, Richards); Dow e Edmonds, *Pirates of New England*, pp. 208 (Harris), 213 (Low); Boyer (ed.), *Political State*, vol. XXVIII, p. 152 (Spriggs); Biddulph, *Pirates of Malabar*, p. 135, (Taylor); Donnan (ed.), *Documents of the Slave Trade*, p. 96 (England); e Defoe, *History of the Pyrates*, pp. 240-241 (Skyrm), 67-68 (Martel), 144 (Vane), 371 (capitão desconhecido), 628 (Macarty, Bunce), 299 (Worley). Oficiais reais testemunharam e realizaram esforços para ressignificar o poder desse símbolo hasteando a Jolly Roger nas forcas quando executavam piratas. Ver Defoe, *History of the Pyrates*, p. 658; *New-England Courant*, 22 jul. 1723; e *Boston News-Letter*, 28 maio a 4 jun. 1724. Os símbolos eram correntemente utilizados na decoração de lápides nesse período, algo que não se originou na pirataria. O argumento aqui é que novos significados, derivados da experiência marítima, vincularam-se a esses símbolos.

78. Boyer (ed.), *Political State*, vol. XXVIII, p. 152. Os piratas ocasionalmente se utilizavam de bandeiras vermelhas ou "da cor do sangue".

79. *Idem, ibidem.*

A bandeira tinha como objetivo aterrorizar os alvos dos piratas, mas sua tríade de símbolos entrelaçados – morte, violência, o limite de tempo – apontava simultaneamente para partes significativas da experiência do marinheiro e comunicava com eloquência a autoconsciência que os piratas tinham de si mesmos como também perseguidos. Os piratas se apropriaram do símbolo da mortalidade – a caveira – usado por capitães de navios "como símbolo nas margens de seus registros para indicar a ocorrência de uma morte"[80] (ver figura 15). Os marinheiros que se tornavam piratas escapavam de um sistema fechado apenas para se verem encerrados em outro. Mas como piratas – e alguns acreditavam que somente como piratas –, esses homens se tornavam capazes de resistir sob as cores sombrias do "Rei Morte" contra aqueles capitães, mercadores e oficiais que ostentavam bandeiras de autoridade[81]. Além do mais, os piratas, presunçosamente, enxergavam sua situação e os excessos dessas figuras poderosas a partir do *éthos* coletivista que havia sido forjado em sua luta pela sobrevivência.

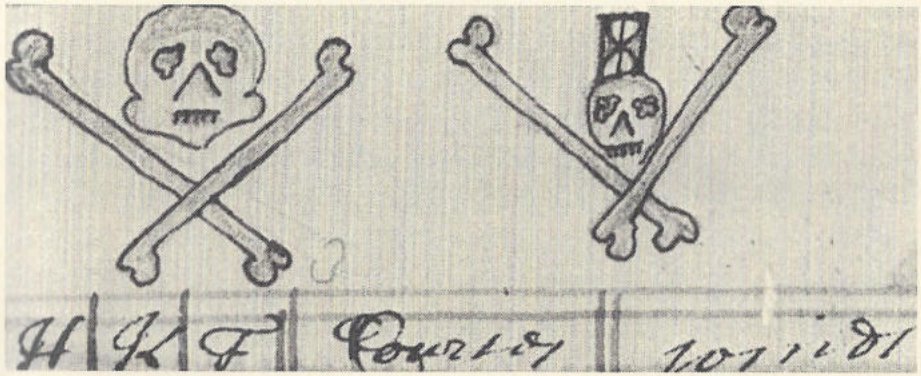


Figura 15. O capitão Jacob Bevan desenhou essas caveiras com ossos cruzados nos registros de seu navio para indicar a morte de dois de seus marinheiros. Em 22 de fevereiro de 1686, Bevan anotou que uma tempestade "matou dois de nossos homens na hora e quebrou o braço e a perna de nosso terceiro imediato, e mais outros cinco homens ficaram feridos". Os piratas se apropriaram do símbolo da caveira, que passou a ser utilizado como brasão da Jolly Roger, a famosa bandeira pirata.

80. Hill, "Episodes of Piracy", p. 37.

81. *Idem, ibidem*; Snelgrave, *Account of the Slave Trade*, p. 236.

A presunção dos piratas estava fortemente conectada a um mundo – tradicional, mítico ou utópico – "no qual os homens são tratados com justiça", como descrito por Hobsbawm[82]. Esse mundo encontrava expressão nas suas regras sociais, na sua organização social igualitária e nas suas noções de vingança e de justiça. Ao "caminhar para a prisão sem uma lágrima", ao chamar a si mesmos de "homens honestos" e "cavalheiros", e ao falar de modo interesseiro, mas orgulhoso, de sua "consciência" e "honra", os piratas ostentavam sua convicção[83]. Quando, em 1720, grupos dominantes concluíram que "nada além da força irá subjugá-los", muitos piratas reagiram intensificando seu compromisso[84]. A tripulação de Edward Low, em 1724, prometeu "com as mais terríveis imprecações que, se em algum momento eles se vissem dominados, iriam imediatamente explodir seu navio em lugar de se sujeitarem a ser enforcados como cachorros". Esses ladrões do mar não "sujeitariam a Jolly Roger à desgraça de serem abatidos"[85].

A consciência de condição entre os piratas se manifestava por meio de um elaborado código social. Mediante regras, costumes e símbolos, o código prescrevia padrões específicos de comportamento com o objetivo de preservar o mundo social que os piratas haviam construído de maneira original para si mesmos. Como mostram os exemplos de vingança, os oficiais reais reconheciam a ameaça da ordem alternativa dos piratas. Algumas autoridades temiam que os piratas pudessem "criar uma espécie de comunidade internacional"[86] – e eles estavam corretos ao usar essa designação – em regiões inabitadas, já que "nenhum poder nessas

82. Ver a nota 42 deste capítulo.
83. Defoe, *History of the Pyrates*, pp. 28, 43, 244, 159, 285, 628, 656, 660; Hayward (ed.), *Remarkable Criminals*, p. 39; Rankin, *Golden Age*, p. 155; Mather, *Vial Poured Out*, p. 47; Jameson (ed.), *Privateering and Piracy*, p. 341; General-tenente Mathew ao Gov. Hamilton, *Cal. St. Papers*, vol. XXXII, p. 167; Bartholomew Roberts, o pirata, ao general-tenente Mathew, *ibidem*, p. 169.
84. Gov. Hamilton ao CTP, *Cal. St. Papers*, vol. XXXII, p. 165.
85. Boyer (ed.), *Political State*, vol. XXVIII, p. 153. Para juramentos similares e atos concretos, ver *Tryals of Bonnet*, p. 18; Defoe, *History of the Pyrates*, pp. 143, 241, 245, 298, 317; *Cal. St. Papers*, vol. XXXII, p. 168; Dow e Edmonds, *Pirates of New England*, pp. 239, 292; Watson, *Annals of Philadelphia*, p. 227; Hayward (ed.), *Remarkable Criminals*, pp. 296-297; Atkins, *Voyage*, p. 12; Jameson (ed.), *Privateering and Piracy*, p. 315; Arthur L. Cooke, "British Newspaper Accounts of Blackbeard's Death", *VMHB*, vol. 56, 1953, pp. 305-306; *American Weekly Mercury*, 16 a 23 jun. 1720; *Tryals of Thirty-Six*, p. 9; Spotswood ao Conselho de Comércio, CO 5/1318, 22 dez. 1718.
86. Cotton Mather, *Instructions to the Living, From the Condition of the Dead: a Brief Relation of Remarkables in the Shipwreck of above One Hundred Pirates...*, Boston, 1717, p. 4; reunião de 1 de abril de 1717, em H. C. Maxwell Lyte (ed.), *Journal of the Commissioners for Trade and Plantations...*, Londres, 1924, vol. III, p. 359.

regiões do mundo poderia disputar com eles"[87]. Mas a consciência de condição nunca ganhou uma dimensão nacional, e os piratas foram logo eliminados.

Observadores contemporâneos costumam atribuir a ascensão da pirataria à desmobilização da Marinha Real no fim da Guerra da Sucessão Espanhola. Um grupo de mercadores da Virgínia, por exemplo, escreveu ao almirantado em 1713, expondo "as apreensões que têm de que piratas molestem seu comércio em tempos de paz"[88]. A Marinha caiu de 49 860 homens no final da guerra para 13 475 apenas dois anos mais tarde, e foi só em 1740 que ela chegou novamente aos 30 mil[89]. Ao mesmo tempo, a expiração das licenças de corsários – cartas de corso – contribuiu para aumentar o número de marinheiros disponíveis e à procura de trabalho nas cidades portuárias do império. Essa situação de desemprego contribuiu significativamente para o aumento da pirataria[90], mas não é uma explicação suficiente, pois, como já foi observado, a vasta maioria daqueles que se tornavam piratas estavam trabalhando no serviço mercante no momento em que se juntavam aos piratas.

O excesso de mão de obra no final da guerra teve consequências amplas e algumas vezes dramáticas do ponto de vista social e econômico. Produziu uma imediata contração dos salários; marinheiros mercantes que ganhavam entre 45 e 55 xelins por mês em 1707 tiveram seus salários diminuídos pela metade em 1713. Isso resultou em uma maior competição por trabalhos marítimos, o que favoreceu a contratação de marinheiros mais velhos e experientes. E, ao longo do tempo, afetou as condições sociais e as relações de vida no mar, reduzindo benefícios materiais e endurecendo a disciplina[91]. Os anos de guerra, a despeito dos seus perigos mortais, ofereciam aos marinheiros vantagens tangíveis. Dos 25 anos anteriores, os marinheiros anglo-americanos de 1713 haviam passado vinte trabalhando na guerra, onze dos quais consecutivos.

As condições não pioraram imediatamente depois da guerra. Como explicou Ralph Davis, "os anos de 1713 a 1715 viram – a exemplo dos anos imediatamente posteriores à guerra ao longo do século XVIII – a mudança nos excedentes acumulados de bens coloniais, a movimentação de grandes quantidades de bens ingleses para os

87. Defoe, *History of the Pyrates*, p. 7.
88. Mercadores da Virgínia ao Almirantado, CO 389/42, 1713.
89. Lloyd, *British Seaman*, p. 287, tabela 3.
90. Jameson (ed.), *Privateering and Piracy*, p. 291; Pringle, *Jolly Roger*, p. 95; Lydon, *Pirates, Privateers, and Profits*, pp. 17-20; Rankin, *Golden Age*, p. 23; Nellis M. Crouse, *The French Struggle for the West Indies*, Nova York, 1943, p. 310.
91. Davis, *English Shipping*, pp. 136-137; ver o apêndice C deste livro.

mercados nas colônias e em outros lugares e um abastecimento geral dos estoques com bens importados que antes estavam esgotados"[92]. Esse *boom* em pequena escala gerou empregos para alguns dos marinheiros que haviam sido dispensados do serviço naval. Mas, ao fim de 1715, teve início uma queda no comércio que duraria até os anos 1730. Todas essas dificuldades foram exacerbadas pela intensificação da disciplina marítima ao longo do século XVIII[93]. Muitos marinheiros sabiam que as coisas tinham sido diferentes no passado e, para muitos, definitivamente melhores.

Em 1726, a ameaça da pirataria havia sido efetivamente reprimida pela ação do governo. Fatores circunstanciais, como a remobilização da Marinha Real, não explicam totalmente essa mudança. O número de homens na Marinha cresceu de 6298 em 1725 para 16872 em 1726 e ainda para 20697 em 1727, o que teve algum efeito na diminuição do número de ladrões do mar. Ainda assim, cerca de vinte mil marinheiros estiveram na Marinha em 1719 e em 1720, anos durante os quais os piratas eram numerosos[94]. Além disso, os salários dos marinheiros apenas ocasionalmente ultrapassaram os 30 xelins por mês entre 1713 e meados da década de 1730[95]. As condições de vida no mar não mudaram muito até que a guerra estourou em 1739.

A anistia oferecida aos piratas em 1717 e 1718 não conseguiu livrar os oceanos dos saqueadores. Como a anistia oferecida especificava que apenas os crimes cometidos em certos períodos e em regiões específicas seriam perdoados, muitos piratas viram nisso um espaço enorme para trapaças oficiais e se recusaram a se render. Ademais, aceitar e obedecer às regras da anistia teria significado para a maioria dos homens um retorno às péssimas condições das quais haviam escapado. Com o fracasso da sua tática, os oficiais reais intensificaram a campanha naval contra a pirataria. Corpos eram pendurados em correntes em portos ingleses ao redor do mundo "como espetáculo para prevenir os demais"[96]. Não menos que quatrocentos, e provavelmente entre quinhentos e seiscentos piratas anglo-americanos foram executados entre 1716 e 1726 (ver figura 16). O Estado também aprovou uma dura legislação criminalizando qualquer tipo de contato com piratas. Qualquer pessoa que "negociasse, permutasse ou trocasse" com piratas, lhes fornecesse bens, ou mesmo apenas conversasse com eles poderia ser punida com a morte[97].

92. Davis, *English Shipping*, p. 27.
93. *Idem*, *ibidem*, p. 154.
94. Lloyd, *British Seaman*, p. 287, tabela 3; Davis, *English Shipping*, pp. 27, 31.
95. Davis, *English Shipping*, pp. 136-137; Rediker, "Society and Culture", pp. 318-328. Ver também o apêndice C deste livro.
96. Pringle, *Jolly Roger*, pp. 266-267; Violet Barbour, "Privateers and Pirates of the West Indies", *AHR*, vol. 16, 1910-1911, p. 566; Boyer (ed.), *Political State*, vol. XXVIII, p. 152; Hayward (ed.), *Remarkable Criminals*, p. 37; "A Scheme for Stationing Men of War in the West Indies for Better Securing the Trade there from Pirates", CO 323/8 p. 1723; *Boston News-Letter*, 7-14 jul. 1726. Gary M. Walton, "Sources of Productivity Change in American Colonial Shipping, 1675-1775", *EHR*, vol. 20, 1967, p. 77, observa que a incerteza econômica ocasionada pela pirataria declinou depois de 1725. Ver o capítulo 1 deste livro.

Figura 16. O enforcamento do capitão pirata Stede Bonnet em Charleston, Carolina do Sul, em 1719. Marinheiros assistiam das gáveas dos navios ancorados no porto de Charleston.

97. Ver "Um Ato para a Supressão mais Eficaz da Pirataria", 8 George 1, c. 24, 1721, em Sir Thomas Parker, *The Laws of Shipping and Insurance, with a Digest of Adjudged Cases*, Londres, 1775, republicado em *British Maritime Cases*, Adingdon, Oxfordshire, 1978, vol. 24, pp. 94-95. Se a extensão populacional discutida anteriormente estiver correta, um em cada treze piratas morria na forca, o que deve ter representado uma média bastante superior em relação a qualquer outro período da pirataria.

A campanha para limpar os mares foi apoiada pelo clero, pelos oficiais reais e homens públicos que buscavam, por meio de sermões, proclamações, panfletos e pela imprensa, criar uma imagem do pirata que daria legitimidade a seu extermínio. Os piratas haviam sempre dependido em alguma medida dos boatos e lendas sobre seu sucesso, especialmente entre marinheiros e negociadores de carga roubada. Em 1722 e 1723, depois de uma onda de enforcamentos e de um recrudescimento da propaganda, a população pirata começou a declinar. Em 1726, restava apenas uma pequena parcela da fraternidade.

Os próprios piratas contribuíram inadvertidamente para sua destruição. Desde o início, seu mundo social era frágil. Não produziam nada, não tinham um lugar seguro na ordem econômica. Não tinham nação, não tinham lar; estavam amplamente dispersos; sua comunidade não tinha virtualmente nenhuma fronteira geográfica. Por mais que tentassem, não conseguiam criar mecanismos eficazes por meio dos quais pudessem recompor seus grupos ou mobilizar sua força coletiva. Essas deficiências de organização social fizeram deles, no longo prazo, presas relativamente fáceis.

O pirata era, talvez acima de tudo, um homem comum preso a circunstâncias difíceis e muitas vezes mortais. É claro que ele almejava riquezas, mas uma poderosa lógica social embasava sua motivação e comportamento. Tendo origens na classe trabalhadora e no emprego marítimo, e tendo perdido seus laços familiares, os piratas desenvolviam símbolos comuns e padrões de conduta. Forjavam alianças espontâneas, recusavam-se a brigar entre si, juravam se vingar de danos contra os seus e até mesmo se aposentavam em comunidades piratas. Construíram seu próprio ideal de justiça, insistindo em uma forma de organização social igualitária, ainda que instável, e definiam a si mesmos em oposição a outros grupos e tipos sociais. Assim também percebiam muitas de suas atividades como justificadas e éticas, à semelhança das massas oitocentistas descritas por E. P. Thompson[98]. Mas os piratas, que tinham experiência como trabalhadores marítimos cooperativos e haviam deixado para trás a disciplina formal, estavam acostumados ao trabalho na economia de mercado internacional e, ao mesmo tempo, não se deixavam afetar pelas incertezas das mudanças econômicas. Sua experiência como trabalhadores livres assalariados e como membros de uma subcultura livre de controles despreocupada dava aos piratas a perspectiva e a ocasião de combater a autoridade injusta e brutal e de construir uma nova ordem social na qual o Rei Morte não reinaria acima de todos. A busca dos piratas era provavelmente contraditória. Para muitos, a pirataria, como estratégia de sobrevivência, estava fadada ao fracasso.

98. E. P. Thompson, "The Moral Economy of the English Crowd in the Eighteenth Century", *P&P*, vol. 50, 1971, pp. 76-136.

A pirataria, ao final, nos oferece uma oportunidade extraordinária. Aqui podemos ver como um grupo considerável de anglo-americanos – homens pobres vestindo jaquetas de lona e calções manchados de alcatrão – construíram um mundo social no qual podiam "escolher a si mesmos"[99]. Não havia escolha no navio mercante ou de guerra. A ordem social e as práticas estabelecidas pelos piratas retomavam diversas características essenciais do antigo mundo marítimo medieval. Eles dividiam seu dinheiro e seus bens em cotas; discutiam e decidiam coletiva e democraticamente sobre os problemas do momento; elegiam um contramestre, o qual, como o "cônsul" medieval, mediava as divergências entre o capitão e a tripulação[100].

Os piratas construíram uma cultura de homens sem mestre. Eles estavam tão longe da autoridade tradicional quanto qualquer homem poderia estar no início do século XVIII. Fora do alcance da Igreja, da família, da disciplina no trabalho e usando o mar para se distanciarem dos poderes do Estado, eles desenvolveram um insólito experimento. A constelação social da pirataria, em particular sua complexa consciência e seus impulsos igualitários que se desenvolviam uma vez quebrados os grilhões, oferece-nos um esclarecimento importante sobre padrões culturais e sociais que preponderavam entre os marinheiros, em particular, e os trabalhadores pobres, em geral. Aqui podemos ver aspirações e conquistas que, sob circunstâncias normais, eram quase silenciadas, se não, em muitos casos, totalmente invisibilizadas pelas relações de poder na vida cotidiana.

A palavra final sobre a pirataria deve pertencer a Barnaby Slush, o homem que entendeu e deu expressão poética a tantos aspectos da vida comum do marinheiro no início do século XVIII:

> Os *piratas* e os *bucaneiros* são os príncipes [dos marinheiros], pois eles, como ninguém, não são imunes ao trabalho duro e à morte; então se o comandante ganha uma parte maior que a dos seus camaradas, é porque ele é sempre o líder em toda iniciativa de risco; e mesmo sendo assim corajoso em todos os outros aspectos, ele não ousa infringir

99. Hayward (ed.), *Remarkable Criminals*, p. 37. Ver também Hill, *The World Turned Upside Down*.
100. William McFee, *The Law of the Sea*, Filadélfia, 1951, pp. 50, 54, 59, 72.

as leis costumeiras de igualdade; e cada associado tem sua devida cota [...] então, embora esses *Hostes Humani Generis* sejam grandes ladrões com todos os outros, eles são extremamente justos entre si; e sem isso eles não poderiam subsistir, assim como uma estrutura não pode ficar em pé sem uma fundação.[101]

Assim os piratas expressavam o *éthos* coletivista da vida no mar, por meio do igualitarismo e da distribuição fraternal das oportunidades da vida, recusando-se a conceder privilégios ou isenção dos perigos, e pela justa partilha dos bens. Sua noção de justiça – entre si e nas negociações com seus inimigos de classe – era de fato o alicerce de seu empreendimento. Da mesma forma, a pirataria em si mesma era uma "estrutura" formada sobre os "fundamentos" da cultura e da sociedade dos marinheiros de alto-mar anglo-americanos na primeira metade do século XVIII.

101. Barnavy Slush, *The Navy Royal: Or a Sea-Cook Turn'd Projector* (Londres, 1709), viii.

Conclusão: O Marinheiro como Trabalhador do Mundo

Ned Ward, um escritor da Grub Street do início do século XVIII, tinha um bom olho para o detalhe revelador que denunciava um mundo em mudança. Ele notou que o marinheiro comum considerava suas mãos "seus amigos do peito". O marujo quase sempre as mantinha paradas sobre o peito, ou bolsos; não tanto para proteger seu coração, ou para guardar seu dinheiro, mas por simples princípio moral de não expor seus "melhores amigos", sendo eles os únicos em quem pode confiar[1]. Barnaby Slush, um "cozinheiro do mar", expressou um sentimento semelhante e descreveu a mesma realidade social para aquele despojados de terra, ferramentas e propriedades. O que poderia um homem esperar, ele se perguntava, quando "só possuía um par de boas mãos e um coração bravo para recomendá-lo?"[2]. Essa era a condição do proletariado marítimo. A indagação apaixonada de Slush representava a resposta da classe trabalhadora, a reação necessária contra o discurso sem compromisso e impessoal de *sir* William Petty sobre o "trabalho dos marinheiros" como uma "mercadoria"[3]. A economia moral e a economia política ficaram face a face. Elas falavam em vozes diferentes sobre interesses diferentes e conflitivos.

1. Ned Ward, *The Wooden World Dissected: In the Character of a Ship of War*, 1708 (reimpr. Londres, 1756), pp. 73-74.
2. Barnaby Slush, *The Navy Royal: or a Sea-Cook Turn'd Projector*, Londres, 1709, p. 16.
3. *The Economic Writings of Sir William Petty*, ed. por Charles Henry Hull, Cambridge, 1899, p. 260. Ver também o capítulo 1 deste livro.

Ao chamar atenção para as mãos dos marinheiros, a linguagem empregada por Ward a Slush refletia uma das mudanças dominantes que moldavam o Reino Unido e a América no início da modernidade. O termo "mão", definido como "uma pessoa empregada por outra em qualquer trabalho manual; um trabalhador ou uma trabalhadora", ou, mais especificamente, "cada um dos marinheiros pertencentes à tripulação de um navio", passou a ser usado no final do século XVII, no momento em que o capitalismo inglês se expandia dramaticamente, tanto nacional como internacionalmente, e em que cada vez mais produtores eram separados de suas terras e, então, forçados a trabalhar por salários para sobreviver[4].

A "acumulação primitiva", o processo pelo qual os produtores perderam seus vínculos com a terra, foi essencial para a criação de uma classe trabalhadora marítima. O livre mercado e as forças demográficas não produziam trabalhadores assalariados num ritmo suficientemente rápido para atender aos desafios de um sistema capitalista em expansão tal como definido pelos governantes ingleses, que, consequentemente, recorriam ao recrutamento forçado para prover o mercado de trabalho marítimo com cabeças e músculos. Eles então se valiam com frequência da pressão econômica e de uma falta geral de oportunidades de emprego para transferir esses conscritos navais para a indústria mercante marítima. A violência, ou a aplicação de uma força extraeconômica, foi, assim, crucial para esse estágio formativo do desenvolvimento capitalista. Quando o capitão mercante gritava "todas as mãos no convés", ele resumia involuntariamente tanto o doloroso processo de mudança social que transformava a mão de obra em uma mercadoria como a nova realidade – do trabalho coletivo industrial – que mostrava o caminho para o futuro[5].

4. Ver *Oxford English Dictionary*, verbete *hand*. Para levantamentos gerais sobre as mudanças nas economias britânica e americana no início da modernidade, ver Rodney Hilton (ed.), *The Transition from Feudalism to Capitalism*, Londres, 1976; Immanuel Wallerstein, *The Modern World-System: Capitalist Agriculture and the Origins of the European World-Economy in the Sixteenth Century*, Nova York, 1976; *idem*, *The Modern World-System* II: *Mercantilism and the Consolidation of the European World-Economy, 1600-1750*, Nova York, 1980; Ralph Davis, *The Rise of the Atlantic Economies*, Ithaca, N.Y., 1973; Maurice Dobb, *Studies in the Development of Capitalism*, Nova York, 1947; D. C. Coleman, *The Economy of England, 1450-1750*, Oxford, 1977; B. A. Holderness, *Pre-Industrial England: Economy and Society, 1500-1750*, Londres, 1976.

5. James F. Shepherd e Gary M. Walton, *Shipping, Maritime Trade, and the Economic Development of Colonial North America*, Cambridge, 1972, pp. 60, 81; Ralph Davis, *The Rise of the English Shipping Industry in the Seventeenth and the Eighteenth Centuries*, Londres, 1962, pp. 72, 376; J. H. Parry, *Trade and Dominion: The European Overseas Empires in the Eighteenth Century*, Nova York, 1971, pp. 206, 213; C. Ernest Fayle, *A Short History of the World's Shipping Industry*, Londres, 1933, p. 198; John Saville, "Primitive Accumulation and Early Industrialization in Britain", *Socialist Register*, 1969, pp. 247-271.

A navegação mercante, como vimos, se tornou um espaço central para o trabalho coletivo industrial durante os séculos XVII e XVIII. Um complexo conjunto de mudanças cercava a ampla transição do comércio de bens de luxo para o de mercadorias em grandes quantidades na navegação transoceânica à medida que a América do Norte e o Caribe tornavam-se centros prioritários de produção e de consumo. Uma navegação intensiva em mão de obra se desenvolveu conforme tabaco, açúcar, escravos e tecidos começavam a cruzar as artérias do sistema global de comércio. Os comerciantes institucionalizaram cada vez mais as suas práticas. O crédito e as letras de câmbio se multiplicaram; os cronogramas de navegação foram regularizados; a cadeia de mercado ganhou racionalidade; o capital se acumulou em quantidades cada vez maiores por meio de canais cada vez mais organizados. À medida que os barcos cruzavam o Atlântico e além, tanto o capital como o trabalho transitavam por órbitas cada vez mais internacionais.

Esse capital necessariamente pôs em movimento quantidades massivas de trabalho livre assalariado. Na metade do século XVI, entre três mil e cinco mil ingleses atravessaram os mares. Mas em 1750, depois de dois séculos de intenso desenvolvimento, esse número crescera para mais de sessenta mil[6]. A navegação mercante mobilizava grandes massas de homens para o trabalho a bordo do navio. Esses trabalhadores se engajaram em novas relações tanto com o capital – como uma das primeiras gerações de trabalhadores assalariados – como uns com os outros – como trabalhadores coletivos. A reunião e o confinamento de trabalhadores assalariados no navio, um incipiente precursor da fábrica, deram início a um processo pelo qual o trabalho era cuidadosamente coordenado e sincronizado. As mãos, em um uníssono preciso, embarcavam a carga, abriam as velas, manipulavam as alavancas da bomba e conduziam o navio. Essas mãos que cooperavam não tinham a posse das ferramentas nem dos materiais de produção e, consequentemente, vendiam suas habilidades e músculos em um mercado internacional em troca de salários em dinheiro. Elas foram uma parte absolutamente indispensável da ascensão e crescimento do capitalismo do Atlântico Norte.

6. C. H. Wilson, *England's Apprenticeship, 1603-1763*, Londres, 1965, p. 171. Para uma discussão mais longa sobre o número de marinheiros nas variadas empresas marítimas, ver Markus Rediker, *Society and Culture among Anglo-American Deep Sea Sailors, 1700-1750*, tese de doutorado, University of Pennsylvania, 1982, pp. 41, 46-52.

Uma vez reunidos no navio, os marinheiros voltavam o mundo de madeira para seus próprios propósitos, usando-o como base para um novo tipo de comunidade itinerante. Os vínculos entre os marinheiros surgiam das próprias condições e relações do trabalho cooperativo, sobretudo por navegarem em uma frágil embarcação cercada pelos perigos das profundezas. Outros perigos se originavam de dentro do navio, normalmente da cabine do capitão. Riscos naturais e não naturais, fossem acidentes, doenças ou o tratamento abusivo, faziam da navegação uma vocação perigosa. Presos entre o demônio e o mar azul profundo, os marinheiros se utilizavam de um complexo processo de negociação e resistência para defender a si mesmos e para proteger e expandir seus privilégios e direitos. O conflito irreconciliável entre as necessidades e os imperativos, de um lado, da economia de mercado internacional organizada por mercadores capitalistas e, de outro, de uma economia moral internacional de marujos comuns gerava um coletivismo entre os marinheiros nascido da necessidade. Uma consciência ocupacional especificamente marítima foi gradualmente se transformando em consciência de classe conforme os marinheiros começaram a desenvolver padrões de associação, empatia e identificação mais amplos. Era um processo visível tanto em terra como no mar, nos tumultos nos portos e em atos de resistência coletiva. Quando um bando de marinheiros que haviam se tornado piratas capturaram um navio cheio de trabalhadores servis em 1717, eles imediatamente rasgaram as cartas de servidão e liberaram os servos[7].

O coletivismo dos marujos, como vimos, assumia variadas formas. As mãos, despojadas e sem energia, quando reunidas a bordo lentamente começavam a curvar os dedos em um punho coletivo. A mão que manobrava a alavanca do molinete também o abandonava durante uma greve. A mão que assinava um contrato redigia um Round Robin rebelde. A mão que remendava velas de lona branca costurava a caveira e os ossos em cruz em um bandeira negra. Os marinheiros, assim, evidenciavam em suas ações uma nova dialética cujo poder se estendia para muito além do mundo do trabalho marítimo. À medida que cada vez mais homens e mulheres eram reduzidos ao trabalho de suas mãos, eles começaram a ver o potencial, e mesmo a necessidade, de unir essas mãos em resistência e ação coletiva.

As mãos dos marinheiros lidavam ainda com a agregação do trabalho marítimo de uma outra forma. Eles o desagregavam por meio da deserção. Iam,

7. Richard B. Morris, *Government and Labour in Early America*, Nova York, 1946, pp. 312-313. Ver também *American Weekly Mercure*, 17 mar. 1720.

sozinhos ou em grupo, de porto em porto em busca de alguns xelins por mês, uma cerveja que não cheirasse mal, bolachas que não se movessem sozinhas, um navio mais seguro e um mestre menos brutal. Homens em movimento, continuamente se reunindo e se dispersando, davam maior significado a uma mobilidade autônoma que poderia ser usada para reduzir a exploração e ampliar suas chances de encontrar empregos melhores. Defender um ao outro significava às vezes fugir um ao lado do outro. As mãos contratadas pelo capitão mercante com frequência eram vistas pela última vez acenando adeus[8].

A primeira metade do século XVIII testemunhou um ciclo de lutas dos marinheiros nas quais as táticas mudavam de acordo com padrões e circunstâncias sociais e econômicos mais amplos. Durante os tempos de guerra e os períodos de expansão que se seguiam no pós-guerra, quando a mão de obra era escassa e os salários altos, os marinheiros contavam com a deserção e talvez com o "desvio de verbas" para melhorar sua situação. A diversidade da força de trabalho marítima, gerada pela suspensão das restrições no número de marinheiros estrangeiros permitido no serviço marítimo durante tempos de guerra, encorajava o uso dessas táticas. Durante os períodos de paz, quando os salários despencavam, as condições a bordo dos navios se tornavam mais duras e as tripulações, mais homogêneas, e o conflito tendia a ganhar formas diferentes. A deserção continuava, embora menos eficaz. Mas os motins se multiplicavam, e a pirataria, em geral a forma mais extrema de resistência, irrompeu depois do Tratado de Ryswick, em 1697, e novamente depois do Tratado de Utrecht, em 1713. Com a supressão da pirataria em 1726, o conflito social no mar não se extinguiu, mas se transformou em atos mais pessoais de violência, às vezes tomando a forma de assassinatos entre oficiais e tripulantes[9]. Da perspectiva do marinheiro, a "era de estabilidade política" da Inglaterra foi então marcada pela violência e pelo terror mais extremos[10]. Depois da Guerra dos Sete Anos (1756-1763), os marinheiros passaram a recorrer cada vez mais às greves. As mãos que desfraldavam as velas aprenderam a baixá-las.

Os marinheiros enfrentavam enormes dificuldades a cada inovação e ação coletiva. O poder combinado do Estado, do mercador e do capitão – enforcando

8. Ver o capítulo 2 deste livro.
9. Ver os capítulos 2, 5 e 6 deste livro.
10. Falando sobre Robert Walpole e da estabilidade das décadas de 1720 e de 1730, E. P. Thompson observou que "a estabilidade, não menos que a revolução, pode ter seu tipo específico de terror" (*Whigs and Hunters: The Origin of the Black Act*, Nova York, 1975, p. 258).

piratas, estabelecendo salários e espancando marinheiros – era nada menos que extraordinário. Além do mais, as circunstâncias nos princípios da navegação tornavam difícil para os marinheiros transmitir de geração em geração a sabedoria que adquiriam no confronto com essa autoridade tão concentrada. Altas taxas de mortalidade e deficiência obstruíam a transmissão da experiência dos mais velhos para os mais novos[11]. As tradições manuais, que com frequência ofereciam continuidade na transmissão da experiência, eram frágeis entre os marinheiros comuns. O emprego instável, o baixo *status* e as miseráveis condições de vida faziam da navegação uma ocupação de último recurso – e, se possível, de curto prazo. A navegação era, em resumo, uma grande aposta, uma dança com o azar. Jack Cremer foi para o mar "com a corda no pescoço": "se eu ficasse vivo, tudo ficaria bem, e se eu levasse um golpe na cabeça, seria um a menos na família"[12]. Como um homem disse a Ned Ward, "os mercadores são um bando de vigaristas, os mestres dos navios, um conjunto de patifes do mar, um barco, um confidente duvidoso, e o mar, uma mera loteria"[13]. Homens que tinham melhores opções normalmente buscavam evitar uma loteria que deixava muitos de seus perdedores mutilados ou mortos.

Mas, apesar de todos seus problemas e riscos, a experiência de trabalho dos marinheiros apontava o caminho para o futuro. Os trabalhadores marítimos ficavam concentrados no navio quase da mesma maneira que outros trabalhadores eram reunidos em número cada vez maior nas manufaturas ou nas plantações. Trabalhavam sob a supervisão rígida de um regime armado com um poder de violenta disciplina, utilizada para garantir sua cooperação em nome dos lucros. Eles perambulavam de porto em porto, vendendo seus músculos por um salário em dinheiro. Cotton Mather, perturbado pelos distúrbios sociais que ele associava com os marinheiros errantes, escreveu em seu diário em 1718: "E agora, se

11. Ver John Rule, *The Experience of Labour in Eighteenth-Century English Industry*, Nova York, 1981, capítulo 3, para uma excelente discussão sobre trabalho e saúde. Ver também Robert Malcolmson, *Life and Labour in England, 1700-1780*, Nova York, 1981, p. 77.
12. *Ramblin' Jack: The Journal of Captain John Cremer*, ed. por R. Reynall Bellamy, Londres, 1936, p. 38. Jonathan Press analisou as petições de marinheiros de Bristol por auxílio hospitalar e descobriu que o marinheiro mercante "só raramente conseguia prolongar sua carreira além da meia-idade, pois seu meio de vida tornava-o particularmente suscetível ao reumatismo, à artrite, à tuberculose, assim como às doenças tropicais". Ver *The Merchant Seamen of Bristol, 1747-1789*, Bristol, 1976, p. 15.
13. Ned Ward, *The London Spy: The Vanities and Vices of the Town Exposed to View*, ed. por Arthur L. Hayward, 1698 (reimpr. Londres, 1927), p. 270.

eu começar com a navegação, oh, que horrível espetáculo terei diante de mim! Uma geração estranha, estúpida, abominável, a cada ano ficando pior"[14]. A maioria dos marinheiros, deve-se destacar, sem dúvida teria considerado o pedante e pomposo Mather tão insuportável quanto ele os considerava. Mas Mather estava certo em sugerir que o trabalho assalariado, com todos os seus efeitos destrutivos, expandia-se com o tempo. Um número cada vez maior de trabalhadores assalariados labutava no mar, assim como em outras áreas da economia. O trabalho assalariado era menos utilizado na América que na Inglaterra, mas a direção prevalente das mudanças nos dois lados do Atlântico apontava para um uso cada vez maior desse tipo de emprego. Os marinheiros simbolizavam, então, o avanço da transformação estrutural nas relações entre capital e trabalho.

Os marinheiros também foram cruciais para a formação e a extensão da cultura popular. Eles influenciaram tanto a forma como o conteúdo dos protestos populares com sua presença militante nas multidões que tomavam os portos. Manifestavam-se e contribuíam com o antiautoritarismo e as tradições igualitárias na incipiente cultura da classe trabalhadora. Talvez ainda mais essencialmente, os marinheiros usavam sua mobilidade, especialmente a deserção, para melhorar sua própria sorte em um contexto de escassez de mão de obra e também para criar vínculos com outros trabalhadores. Seu "movimento trabalhador" ajudou a definir e ampliar a comunidade e a cultura dos trabalhadores na Inglaterra e na América. Como demonstrou Christopher Hill em outro contexto, um trabalhador móvel, fosse um artesão itinerante, um soldado, um marinheiro ou um aprendiz em fuga, era tanto um portador de informações e ideias entre diferentes grupos de trabalhadores como também alguém que, por meio de novas experiências, era, às vezes, capaz de desenvolver novas ideias e práticas[15]. A cultura da mão de obra livre era, de fato, a única cultura transregional dos trabalhadores no mundo transatlântico anglófono. Os trabalhadores itinerantes, cuja posição estratégica na divisão social do trabalho os colocava em contato com muitos outros trabalhadores, serviam como instrumento para a troca de experiências e de informações no âmbito de uma cultura mais amplamente definida dos trabalhadores pobres. Como o mais numeroso grupo de trabalhadores itinerantes no início da

14. *Apud* Carl Bridenbaugh, *Cities in the Wilderness: The First Century of Urban Life in America, 1625-1742*, Oxford, 1938, p. 226.
15. Christopher Hill, *The World Turned Upside Down: Radical Ideas in the English Revolution*, Nova York, 1972, capítulos 3-4.

modernidade na Inglaterra e na América, os marinheiros foram essenciais para as dimensões culturais da formação de classe[16].

A situação do marinheiro não era idêntica na Inglaterra e na América. De fato, diferenças na taxa e caráter do desenvolvimento capitalista de cada lado do Atlântico estruturavam as vidas dos marinheiros de diferentes formas. O capitalismo se desenvolveu primeiro e mais rapidamente na Inglaterra e, em 1750, perto da metade da população inglesa trabalhava em troca de salários. Além de mais numerosos na Inglaterra que na América, o papel dos marinheiros era mais central para a economia, sobretudo dada sua organização internacional e imperial[17]. Com o declínio das perspectivas de subsistência independente e o avanço da dependência do trabalho assalariado entre os trabalhadores ingleses, a vida a bordo foi se tornando mais uma vocação para a vida toda. Embora muitos marinheiros assumissem trabalhos temporários ou se fixassem por curtos períodos em terra firme, normalmente à beira do cais, a maioria considerava difícil se afastar definitivamente dos mares[18]. Em torno da metade do século XVIII, os marinheiros nascidos no Reino Unido tendiam a serem mais velhos que aqueles nascidos na América, o que sugere períodos de emprego mais longos[19]. Além disso, a mobilidade social ascendente no serviço mercante britânico parece ter declinado à medida que o crescimento industrial perdia o fôlego na primeira metade do século XVIII e os capitães mercantes cada vez mais asseguravam suas posições por meio de parentesco e outras conexões com mercadores, em vez de serem promovidos das fileiras de baixo[20].

Na América, maiores oportunidades para a aquisição de terras, e, portanto, para uma vida independente, retardaram o desenvolvimento tanto do trabalho

16. Ver Marcus Rediker, "Good Hands, Stout Heart, and Fast Feet: The History and Culture of Working People in Early America", *Labour/Le Travailleur*, vol. 10, 1982, pp. 139-142.
17. Rule, *Experience of Labour*, p. 95; Malcolmson, *Life and Labour*, pp. 144-146; E. P. Thompson, "Patrician Society, Plebeian Culture", *Journal of Social History*, vol. 7, 1974, p. 382.
18. Christopher Lloyd, *The British Seaman, 1200-1860: A Social Survey*, Rutherford, N.J., 1970, p. 56; Davis, *English Shipping Industry*, p. 116.
19. Jesse Lemisch relata que a idade média dos marinheiros "estrangeiros" em Nova York (a maioria ingleses, escoceses e irlandeses) entre 1755 e 1764 era de 27,8 anos. Para os marinheiros norte-americanos, a média era de 24,3 anos. Ver Lemisch, *Jack Tar vs. John Bull: The Role of New York's Seamen in Precipitating the Revolution*, tese de doutorado, Yale University, 1962, p. 2.
20. A questão da mobilidade ascendente necessita de mais estudos, mas ver Davis, *English Shipping Industry*, pp. 118, 121-2, 126, 128. Essa mobilidade social também diminuiu na Marinha Real do século XVIII; ver Lloyd, *British Seaman*, p. 76.

assalariado como do trabalho marítimo. Entre 80% e 90% da população norte-americana trabalhava na agricultura ao longo do século XVIII[21]. Alguns marinheiros guardaram a opção de se aposentar do mercado de trabalho assalariado até os anos 1740 e 1750, quando ficou mais difícil adquirir terras[22]. Além disso, a escassez geral de mão de obra nas colônias resultou em salários mais altos e ampliou a capacidade do marinheiro de mudar de emprego, enquanto a expansão do serviço mercante na América oferecia oportunidades de avanço[23]. Os marinheiros americanos, assim, parecem ter sido membros menos permanentes da irmandade do mar. Ira Dye mostrou que, no final do século XVIII, o marinheiro mercante americano médio servia de 6,6 a 7,5 anos. Alguns marinheiros se tornavam fazendeiros, enquanto outros continuavam a trabalhar por salários, mas em ocupações menos perigosas. Muitos marinheiros, a despeito de seus curtos períodos de serviço, nunca deixaram o mar: foram sepultados nele[24].

Mas o trabalho assalariado e as tendências ao livre mercado estavam aumentando de forma evidente na América no século XVIII, especialmente depois de 1750. Uma crise no mercado de trabalho colonial nos anos 1740 e uma crescente escassez de terra empurrou muitos para circunstâncias mais difíceis. Um em cada cinco trabalhava por salários em 1775[25]. Além do mais, os marinheiros americanos começaram a desenvolver uma identidade coletiva própria. A distância social

21. Richard B. Sheridan, "The Domestic Economy", *Colonial British America: Essays in the New History of the Early Modern Era*, ed. por Jack P. Greene e J. R. Pole, Baltimore, 1984, p. 43; John J. McCusker e Russell R. Menard, *The Economy of British America, 1607-1789*, Chapel Hill, N.C., 1985, p. 248.
22. Jesse Lemisch, "Jack Tar in the Streets: Merchant Seamen in the Politics of Revolutionary America", WMQ, vol. 25, 1968, p. 376; Daniel F. Vickers, *Maritime Labor in Colonial Massachusetts: A Case Study of the Essex County Cod Fishery and the Whaling Industry of Nantucket*, tese de doutorado, Princeton University, 1981, p. 322; McCusker e Mernard, *Economy of British America*, pp. 239, 245.
23. Morris, *Government and Labor*, p. 268; Lemisch "Jack Tar vs. John Bull", p. 3.
24. Ira Dye, "Early American Merchant Seafarers", *Proceedings of the American Philosophical Society*, vol. 20, 1976, pp. 338-339. O problema da oportunidade e da persistência ocupacional necessita de estudos adicionais. Daniel Vickers, que começou a discutir esse tema importante, mostrou que os pescadores da Nova Inglaterra se aposentavam cedo do mar mesmo quando tinham dificuldade em encontrar uma nova carreira. Ver "Maritime Labor", pp. 221-226.
25. Rediker, "Good Hands, Stout Heart, and Fast Feet", pp. 137-138; Morris, *Government and Labor*, pp. 152, 523-524; James T. Lemon, "Spatial Order: Households in Local Communities and Regions", *Colonial British America*, p. 102; Richard S. Dunn, "Servants and Slaves: The Recruitment and Employment of Labor", *Colonial British America*, p. 182; McCusker and

entre os marinheiros americanos e seus capitães mercantes estava aumentando, como ficou evidente pelas sociedades marinhas e clubes corporativos estabelecidos pelos mestres a partir dos anos 1740 e 1750[26].

As diferenças na posição dos marinheiros da Inglaterra e da América no século XVIII eram significativas, mas seria um erro sobrevalorizá-las. Os marinheiros que vagavam pelas cidades portuárias do império, especialmente na América, eram ingleses *e* americanos, assim como caribenhos, africanos e até mesmo indianos. As práticas sociais e culturais desses homens, como concordavam quase todos os que os viam, eram bem semelhantes. Eles possuíam um fundo comum de experiência. Tanto os marinheiros ingleses quanto os americanos estavam testemunhando os mesmos processos sociais e econômicos básicos, embora as mudanças estivessem ocorrendo a taxas diferentes. A polarização de capital e mão de obra, a ascensão do trabalho assalariado e o declínio da autoridade paternalista caracterizaram o desenvolvimento da navegação mercante dos dois lados do Atlântico. Os marinheiros tanto do Velho quanto do Novo Mundo eram parte de uma classe em desenvolvimento.

O caráter de classe da navegação deixava pouco espaço para a crença na "dignidade no trabalho". Como observou Christopher Hill sobre as primeiras atitudes dos ingleses a respeito do trabalho assalariado, "a antítese da liberdade era a estultificante labuta daqueles que haviam se tornado engrenagens na máquina de um terceiro"[27]. O marinheiro se encontrava exatamente nessa posição. A "estultificante labuta" era o difícil trabalho no mar, supervisionado de perto, esse "terceiro" era o proprietário do navio mercante, e a "máquina" era o navio. Era preciso lutar e ganhar a liberdade. O marujo frequentemente esteve à altura da tarefa, embora nem sempre.

Samuel Eliot Morison sustentava que "o mar não é uma ama de leite para a democracia. Autoridade e privilégio são seus dois filhos gêmeos de criação. A obediência imediata e inquestionável ao mestre é a lei do mar; e o capitão do

Menard, *Economy of British America*, p. 246; Gary B. Nash, "Up from the Boston in Franklin's Philadelphia", *Past and Present*, vol. 77, 1979, p. 70.

26. Morris, *Government and Labor*, p. 199. Sobre o desenvolvimento da identidade coletiva do marinheiro americano durante a Revolução, ver Jesse Lemisch, "Listening to the 'Inarticulate': William Widger's Dream and the Loyalties of American Revolutionary Seamen in British Prisons", *Journal of Social History*, vol. 3, 1969-1970, pp. 1-29.

27. Christopher Hill, "Pottage for Freeborn Englishmen: Attitudes to Wage Labour", *Change and Continuity in Seventeenth-Century England*, Cambridge, Mass., 1975, p. 237.

mar típico faria dela uma lei em terra firme se pudesse"[28]. O ponto de vista de Morison é, obviamente, apenas um ponto de vista. É a perspectiva extremamente exclusiva do capital, a última versão da história do mercador e do capitão. Ela contém um elemento de verdade. Mas, ao mesmo tempo, o mar *foi* "uma ama de leite para a democracia" porque o comércio marítimo mobilizou milhares de homens que gastaram grande parte de suas vidas – e, em muitos casos, toda a vida – confrontando "autoridade e privilégio". A obediência era, de fato, uma regra no mar, mas era continuamente contestada, assim como os limites da autoridade. Jesse Lemisch mostrou como a luta do marinheiro contra a autoridade correu em paralelo e contribuiu para uma luta política mais ampla contra o absolutismo e a autoridade do rei na Revolução Americana[29]. Mas as coisas não terminaram aí. Quando o capitão do mar, sob o disfarce posterior de mestre de fábrica, procurou fazer da "autoridade e obediência" a "lei da terra", ele entrou em confronto com os herdeiros dos marujos, os trabalhadores têxteis, os Trabalhadores Industriais do Mundo, os operários industriais, que deram continuidade à luta pela democracia e pela liberdade.

28. Samuel Eliot Morison, *The Maritime History of Massachusetts, 1783-1860*, Boston, 1921, p. 24.

29. Lemisch, "Jack Tar vs. John Bull"; *idem*, "Jack Tar in the Streets", pp. 371-407; *idem*, "Listening to the 'Inarticulate'", pp. 1-29.

Apêndice A
Marinheiros de Alto-mar por Faixa Etária, 1700-1750

As tabelas A1-A3 baseiam-se nas idades dos marinheiros de acordo com seus testemunhos nos registros da Alta Corte do Almirantado, HCA 1/15, 1/16, 1/17, 1/18, 1/19, 1/29, 1/30, 1/31, 1/53, 1/54, 1/55, 1/56, 1/99, 1/100, 15/43 e 15/45, e nos registros do vice-almirantado de Massachusetts, Nova York, Carolina do Norte, Pensilvânia e Carolina do Sul.

Tabela A1. Marinheiros comuns por faixa etária (marujos e contramestres)

FAIXA ETÁRIA	N	PERCENTUAL	PERCENTUAL CUMULATIVO
15-19	21	10,6	10,6
20-29	118	59,6	70,2
30-39	37	18,7	88,9
40-49	18	9,1	98,0
50-59	4	2,0	100,0
	198	100,0	
Média 27,6	Mediana: 25	Variação: 17-56	

Tabela A2. Oficiais e trabalhadores qualificados por faixa etária

FAIXA ETÁRIA	N	PERCENTUAL	PERCENTUAL CUMULATIVO
15-19	0	00,0	00,0
20-29	39	43,3	43,3
30-39	36	40,0	83,3
40-49	11	12,2	95,5
50-59	3	3,3	98,8
60-69	1	1,1	99,9
	90	99,9	
Média 32,4			

Tabela A3. Trabalhadores não qualificados, incluindo aqueles de ocupação desconhecida, por faixa etária

FAIXA ETÁRIA	N	PERCENTUAL	PERCENTUAL CUMULATIVO
15-19	35	10,9	10,9
20-29	164	51,3	62,2
30-39	79	24,7	86,9
40-49	35	10,9	97,8
50-59	7	2,2	100,0
	320	100,0	
Média 28,5			

Apêndice B
Comércio Inglês, 1650-1750

Embora as estatísticas comerciais sobre o início da modernidade sejam notavelmente fragmentárias e de difícil interpretação, os padrões gerais no crescimento do comércio inglês são bastante claros. A maioria dos historiadores concorda que o século entre 1650 e 1750 viu "o comércio se transformar"[1]. Um sistema de comércio que combinava comércio local e regional ao comércio de luxo em longa distância deu lugar a um padrão de navegação expansivo, regularizado, cada vez mais global, que dependia sobretudo do transporte de mercadorias em grande volume.

O comércio inglês experimentou uma expansão inicial nos anos 1630, impulsionado pelos êxitos nas zonas pesqueiras e no Mediterrâneo. Mas a maior expansão ocorreu na segunda metade do século XVII, sob a influência das Leis de Navegação[2]. Ralph Davis, o melhor historiador da navegação inglesa, mostrou que a tonelagem carregada por navios ingleses entre 1660 e 1689 se expandiu à extraordinária taxa de 2% a 3% por ano. O aumento dependeu da produção em larga escala nas colônias de novas mercadorias como açúcar e tabaco e também da expansão do tráfico de escravos[3]. A proporção da tonelagem inglesa no comércio estrangeiro aumentou de 26,1% em 1660 para 45,9% em 1702, e depois para 52,3% em 1773[4].

1. D. C. Coleman, *The Economy of England, 1450-1750*, Oxford, 1977, p. 137.
2. Ralph Davis, *The Rise of the English Shipping Industry in the Seventeenth and Eighteenth Centuries*, Londres, 1962, p. 10; B. A. Holderness, *Pre-Industrial England: Economy and Society, 1500-1750*, Londres, 1976, p. 117; Coleman, *Economy of England*, p. 134.
3. Davis, *English Shipping*, pp. 20, 23; Coleman, *Economy of England*, p. 135.
4. Adaptado de Lawrence Harper, *The English Navigation Laws: A Seventeenth-Century Experiment in Social Engineering*, Nova York, 1939, p. 337.

Tabela BI. Carga da Inglaterra, 1629-1773 (milhares de toneladas)

ANO	DAVIS	LLOYD	HARPER	USHER
1629	115	–	–	–
1660	–	–	162	–
1686	340	–	–	–
1700	–	273	–	(331)
1701	–	–	–	261
1702	323	–	267	–
1711	–	–	–	(324)
1715	–	–	–	(426)
1723	–	–	–	(420)
1728	–	–	–	(456)
1736-38 (média)	–	–	–	(502)
1739-41 (média)	–	–	–	(471)
1749-51 (média)	–	–	–	(661)
1750	–	609	–	–
1751	421	–	–	–
1752	449	–	–	–
1753	468	–	–	–
1754	458	–	–	–
1755	473	–	–	473
1773	581	–	581	–

Assim, no início do século XVIII, os mercados e as fontes de abastecimento da Inglaterra haviam se deslocado subitamente dos portos europeus, mais próximos, para locais distantes – África, América do Norte e Caribe[5]. Em 1669, apenas 14,4% das importações inglesas tinham origem nas colônias. Mas, um século depois, em 1773, esse número aumentou duas vezes e meia, para 36,5%[6]. O período de 1650 a 1700 foi crucial para a consolidação do poder marítimo da Inglaterra.

5. Murdo J. McLeod, *Spanish Central America: A Socioeconomic History*, Berkeley, 1973, p. 368.
6. Harper, *Navigation Laws*, p. 271; Davis, *English Shipping*, p. 23; Charles Henry Wilson, *England's Apprenticeship, 1603-1763*, Londres, 1965, pp. 162, 376.

Os anos de 1700 a 1750 constituíram-se em um período de moderada expansão no comércio. O comércio se estabilizou em um "platô elevado e ondulado"[7] quando a taxa geral de crescimento desacelerou para cerca de 0,33% por ano. A tabela BI exibe as melhores estimativas disponíveis para essas tendências[8]. Esses dados indicam que o comércio inglês se expandiu drasticamente no final do século XVII e a um ritmo mais moderado a partir daí, embora com muitas oscilações. A queda na tonelagem dos navios entre 1739 e 1741 foi, sem dúvida, efeito da Guerra de Sucessão Austríaca. O aumento entre 1749 e 1751 representou o *boom* comercial que costumava se seguir a uma longa guerra internacional.

7. Holderness, *Pre-Industrial England*, p. 117; Davis, *English Shipping*, p. 31.
8. Os números na tabela BI foram retirados de Davis, *English Shipping*, pp. 15, 20, 26, 27; Christopher Lloyd, *The British Seaman, 1200-1860: A Social Survey*, Rutherford, N.J., 1970, p. 285; Harper, *Navigation Laws*, p. 329; Abbott Payson Usher, "The Growth of English Shipping, 1572-1922", *Quaterly Journal of Economics*, vol. 42, 1928, pp. 467, 469. Os números de Usher, baseados nos registros alfandegários, são mostrados como tonelagem estrangeira, embora de fato pareça mais plausível que eles representem estimativas da tonelagem total. Por isso os incluímos aqui.

Apêndice C
Salários na Marinha Mercante, 1700-1750

Tabela C1. Salários dos marinheiros comuns, 1700-1750 (em libras esterlinas)

ANO	N	MÍNIMO	MÁXIMO	MEDIANA	MÉDIA
1700	34	0,60	2,50	1,23	1,32
1701	16	1,15	2,50	1,95	1,87
1702	19	1,00	3,00	2,25	2,15
1703	26	1,25	3,13	2,75	2,60
1704	22	1,25	3,00	2,50	2,44
1705	34	1,50	4,00	2,75	2,67
1706	7	1,50	2,50	2,50	2,29
1707	23	1,50	2,75	2,50	2,35
1708	18	1,35	2,75	2,50	2,21
1709	18	1,50	2,50	1,88	1,91
1710	34	1,50	4,00	2,25	2,06
1711	17	1,50	2,50	2,00	1,98
1712	15	1,15	2,25	1,20	1,50
1713	21	1,05	2,25	1,20	1,24
1714	34	0,90	1,25	1,15	1,14
1715	134	1,00	3,00	1,30	1,39
1716	79	1,00	2,50	1,30	1,31
1717	70	0,90	2,25	1,30	1,35
1718	65	0,90	2,10	1,40	1,47
1719	74	1,15	4,00	1,75	1,68
1720	98	1,00	2,25	1,50	1,47
1721	50	0,90	3,50	1,28	1,49
1722	42	1,10	1,75	1,25	1,42
1723	39	1,15	3,25	1,28	1,53
1724	39	1,05	4,00	1,25	1,61
1725	46	1,20	1,75	1,30	1,37

1726	45	1,10	4,25	1,50	1,60
1727	20	1,15	2,10	1,60	1,51
1728	41	1,15	2,25	1,40	1,47
1729	86	1,10	1,50	1,25	1,32
1730	37	1,00	2,00	1,30	1,39
1731	46	1,20	2,00	1,30	1,39
1732	38	0,90	2,25	1,25	1,27
1733	30	0,88	2,50	1,40	1,43
1734	34	1,10	2,63	1,75	1,74
1735	86	0,90	2,75	2,00	1,88
1736	31	1,00	2,40	1,28	1,47
1737	43	1,25	1,75	1,25	1,31
1738	37	1,25	1,75	1,50	1,43
1739	26	1,30	2,50	1,50	1,72
1740	51	1,25	2,75	2,25	2,08
1741	32	1,75	3,00	2,50	2,31
1742	30	1,00	2,75	2,00	2,01
1743	28	1,50	3,50	2,50	2,45
1744	33	1,50	3,00	2,50	2,39
1745	28	1,50	3,00	2,50	2,33
1746	33	1,50	3,50	2,75	2,56
1747	24	1,50	4,00	2,50	2,61
1748	21	1,25	3,00	2,25	1,99
1749	13	1,25	1,25	1,25	1,25
1750	33	1,00	2,00	1,25	1,33
	2000				1,66
Guerra: N = 554 homens; Média = 2,20			Paz: N = 1446 homens; Média = 1,46		

Fonte: HCA 24/127-24/139 e HCA 15/40-15/44.

Tabela C2. Salários dos oficiais e marinheiros em tempos de guerra e tempos de paz, 1700-1750 (em libras esterlinas)

	Guerra			Paz			Total		
	N	Total de salários	Média	N	Total de salários	Média	N	Total de salários	Média
Oficiais									
Capitães	33	214	6,48	72	423	5,88	105	637	6,07
Imediato	102	447	4,38	210	686	3,27	312	1133	3,63
2º imediato	63	218	3,46	74	189	2,55	137	407	2,97
Carpinteiro	87	356	4,09	157	483	3,08	244	839	3,44
Contramestre	89	285	3,20	135	278	2,06	224	563	2,51
Artilheiro	56	179	3,20	50	105	2,10	106	284	2,68
Cirurgião	25	102	4,08	34	104	3,06	59	206	3,49
Total	455	1801	3,96	732	2268	3,10	1187	4069	3,43
Diferença (da paz para a guerra) = 27,74%									
Homens									
Cozinheiro	50	120	2,40	91	147	1,62	141	267	1,89
Quartel-mestre	24	62	2,58	30	49	1,63	54	111	2,06
Marinheiro	554	1221	2,20	1446	2108	1,46	2000	3329	1,66
	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Total	628	1403	2,23	1567	2304	1,47	2195	3707	1,69
Diferença (da paz para a guerra) = 51,70%									

Fonte: HCA 24/127-24/139 e HCA 15/40-15/44

Apêndice D
Alfabetismo na Marinha Mercante, 1700-1750

A tabela D1 tem como base testemunhos realizados e assinados nos Documentos da Alta Corte do Almirantado, HCA, 1/15, 1/16, 1/17, 1/18, 1/19, 1/29, 1/30, 1/31, 1/53, 1/54, 1/55, 1/56, 1/99, 1/100, 15/43 e 15/45 e nos registros do vice-almirantado de Massachusetts, Nova York, Carolina do Norte, Pensilvânia e Carolina do Sul. Presumiu-se que a capacidade de assinar o próprio nome indica um grau mínimo e funcional de alfabetismo.

Tabela D1. Alfabetismo ocupacional entre os trabalhadores marítimos, 1700-1750

HIERARQUIA OU OCUPAÇÃO	N	NÚMERO DE ALFABETIZADOS	PERCENTUAL DE ALFABETIZADOS
Capitão	30	30	100%
1º imediato	19	19	100%
2º e 3º imediatos	11	11	100%
Cirurgião	10	10	100%
Contramestre, artilheiro	6	5	83,3%
Carpinteiro, tanoeiro	15	12	80%
Total (oficiais e trabalhadores qualificados)	91	87	95,6%

HIERARQUIA OU OCUPAÇÃO	N	NÚMERO DE ALFABETIZADOS	PERCENTUAL DE ALFABETIZADOS
Cozinheiro	6	6	100%
Contramestre	5	5	100%
Auxiliar dos oficiais	5	4	80%
Aprendiz	8	5	62,5%
Marinheiro comum	185	125	67,6%
Ocupação desconhecida*	94	65	69,1%
Total (trabalhadores sem qualificação)	303	210	69,3%
Total (marinha mercante)	394	297	75,4%

*A maioria dos homens nessa categoria era provavelmente de marinheiros comuns.

Apêndice E
Motim no Mar, 1700-1750

A tabela E1 foi composta a partir de uma variedade de fontes a fim de indicar a incidência de motins durante a primeira metade do século XVIII. Os casos listados a seguir representam uma porção desconhecida (talvez mínima) dos motins que realmente ocorreram.

Tabela E1. Uma seleção de informações sobre motins a bordo de navios anglo-americanos, 1700-1750

N	ANO	NOME DO NAVIO	TIPO DE NAVIO	ROTA	PIRATARIA?
1.	1700	*Happy Return*	Mercante	Mediterrâneo	Não
2.	1702	*Carlisle*	Mercante	Índias Orientais	Sim
3.	1703	*Charles*	Corsário	–	Sim
4.	1704	*Susanna*	Mercante	Índias Orientais	Não
5.	1712	*Hamilton*	Mercante	Mediterrâneo	Não
6.	1713	*Eagle*	Mercante	Índias Orientais	Não
7.	1715	*?*	Mercante	?	Não
8.	1715	*Anglesea*	Mercante	?	Sim
9.	1716	*?*	Mercante	Índias Ocidentais	Não
10.	1716	*Wakefield*	Mercante	Carolina do Sul	Não
11.	1716	*St. Quentin (?)*	Mercante	Chesapeake	Não
12.	1718	*Cumberland*	Mercante	?	Não

13.	1718	*Horkenhull*	Mercante	?	Não
14.	1718	?	Corsário	–	Sim
15.	1718	?	Mercante	Índias Ocidentais	Sim
16.	1718	?	Mercante	Filadélfia	Sim
17.	1718	*Amen*	Mercante	?	Não
18.	1719	*Buck*	Mercante	Índias Ocidentais	Sim
19.	1719	*Hanover Succession*	Mercante	Carolina do Sul	Não
20.	1719	*Abington*	Mercante	África-Caribe	Não
21.	1720	?	Mercante	?	Não
22.	1720	*Speedwell*	Corsário	–	Não
23.	1720	*Duke of York*	Mercante	Ilhas do Caribe	Não
24.	1720	*Stromboleen*	Mercante	Mediterrâneo	Não
25.	1721	?	Mercante	África-Índias Oc.	Sim
26.	1721	*Gambia Castle*	Mercante	África-Índias Oc.	Sim
27.	1721	*Mary*	Mercante	Mediterrâneo	Sim
28.	1721	*Zant*	Mercante	Índias Ocidentais	Não
29.	1722	?	Mercante	Índias Ocidentais	Sim
30.	1723	?	Mercante	Terra Nova	Sim
31.	1723	*Baylor*	Mercante	África	Sim
32.	1723	*Duke of York*	Mercante	Índias Orientais	Não
33.	1725	*Fame*	Mercante	Massachusetts	Não
34.	1725	*Mary-Woodley*	Mercante	Rhode Island	Sim
35.	1725	*George*	Mercante	Mediterrâneo	Sim
36.	1726	*Elizabeth*	Mercante	África	Sim
37.	1726	*Trial*	Mercante	Boston	Sim
38.	1726	*Joseph and Ann*	Mercante	Índias Ocidentais	Não
39.	1727	*Young Lawrence*	Mercante	Índias Ocidentais	Sim
40.	1729	*Loyal George*	Mercante	Carolina do Sul	Não
41.	1729	*John and Elizabeth*	Mercante	Chesapeake	Não
42.	1730	*Mahon*	Mercante	?	Não
43.	1731	*Georgia*	Mercante	Massachusetts	Não
44.	1731	?	Mercante	?	Não
45.	1731	*Hunter*	Mercante	?	Não
46.	1731	*Duke*	Mercante	?	Não
47.	1731	*Port*	Mercante	Mediterrâneo	Não

48.	1732	*Duke of Cumberland*	Mercante	Mediterrâneo	Não
49.	1734	*Levant*	Mercante	África	Não
50.	1734	*Brixton*	Mercante	Índias Ocidentais	Sim
51.	1735	*Haswell*	Mercante	Chesapeake	Não
52.	1735	*St. John*	Mercante	?	Não
53.	1736	*Pearl*	Mercante	África	Não
54.	1736	*Dove*	Mercante	Mediterrâneo	Não
55.	1737	*Tewkesbury*	Mercante	África	Não
56.	1743	*Thomas and Diana*	Mercante	Mediterrâneo	Não
57.	1743	*Prince of Denmark*	Mercante	Índias Ocidentais	Não
58.	1747	*Dreadnought*	Corsário	–	Não
59.	1748	*Antelope*	Mercante	África	Não
60.	1750	*Duke of Argyle*	Mercante	África	Não

FONTES (OS NÚMEROS CORRESPONDEM AOS NÚMEROS DA PRIMEIRA COLUNA DA TABELA)

1. Morgan v. Man, HCA 24/127, 1700.
2. Informação sobre Joseph Jennings, HCA 1/53, 1703, f. 134.
3. "Numa Corte do Almirantado em Boston", HCA 49/106, 1704.
4. Wright v. Ingledew, HCA 24/128, 1706.
5. *The Voyages and Travels of Captain Nathaniel Uring*, ed. por Alfred Dewar, 1726 (reimpr. Londres, 1928, pp. 176-178.
6. Wise v. Beekman, HCA 24/131, 1716.
7. Testemunhos de William Pricklove, Jesse Standard e Argentine Besleigh, HCA 1/19, 1715, f. 21.
8. Informação de James Turner, HCA 1/54, 1716, ff. 36-37; Investigações de John Clark, Robert Tipping, Qndrew Frazier, Thomas Peacock, HCA, 1/30, 1716, f. 37.
9. Informação de Hockenhull Short, HCA 1/54 (1718), ff. 71-72.
10. Beck v. Marinheiros, Minutas da Corte do Vice-Almirantado da Carolina do Sul, 1716, ff. 32-47.
11. Pim v. Goodloe, HCA 24/131, 1717.
12. Cumberland v. Marinheiros, Registros da Corte do Almirantado da Província da Baía de Massachusetts, 1719, ff. 9.
13. Stanhope à HCA, HCA 1/17, 1719.
14. "Memorial dos Mercadores do Comércio de Londres à África", ADM 1/3810, 1720.
15. Investigação de Richard Capper, HCA 1/55 (1718), ff. 88-90.

16. Daniel Defoe [como Capitão Charles Johnson], *A General History of the Pyrates*, ed. por Manuel Schonhorn, 1724, 1728 (reimpr. Columbia, s.c., 1972), p. 296.
17. Astell v. Marinheiros, Almirantado de Massachusetts, f. 2.
18. Investigação de Walter Cannady, HCA 1/54, 1721), ff. 121-122.
19. Clipperton v. Marinheiros, Almirantado da Carolina do Sul, 1719, f. 10.
20. *The Tryals of Captain John Rackam and Other Pirates*, Jamaica, 1721, em CO 137/14, p. 29.
21. *American Weekly Mercure*, nov. 1720.
22. George Shelvocke, *A Voyage Round the World by Way of the Great South Sea*, Londres, 1726.
23. Fleming v. Sandres, HCA 24/133, 1720.
24. Lester v. King, HCA 24/134, 1723.
25. Defoe, *History of the Pyrates*, p. 371.
26. Informação de Alexander Thompson, HCA 1/55, 1723, ff. 23-24.
27. Defoe, *History of the Pyrates*, p. 373.
28. Gouldin v. Sandres, HCA 24/133, 1721.
29. Defoe, *History of the Pyrates*, p. 319.
30. Defoe, *History of the Pyrates*, pp. 341-342.
31. Elizabeth Donnan (ed.), *Documents Illustrative of the History of the Slave Trade to America*, Washington, D.C., 1930, vol. 4, p. 185.
32. Murray v. Hyde, HCA 24/135, 1726.
33. Booker v. Grey, Almirantado de Massachusetts, 1725, f. 199.
34. *Boston News-Leader*, 29 abr. a 6 maio 1725.
35. Investigações de James Williams, James Belbin, Peter Rollison, John Peterson e Robert Read, HCA1/55, 1725, ff. 103-104, 107, 108, 116, 132.
36. *The Tryals of Sixteen Persons for Piracy etc.*, Boston, 1726, p. 61.
37. *The Tryals of Five Persons for Piracy, Felony, and Robbery*, Boston, 1726, p. 59.
38. Doyle v. Holland, HCA 24/135, 1728, e HCA 24/136, 1729.
39. Investigação de John Ashley, HCA 1/56, 1727, ff. 14-19.
40. Marinheiros v. Alloyn, Almirantado da Carolina do Sul, 1730, ff. 784, 788.
41. "Procedimentos de uma Corte do Almirantado" (Virgínia), HCA 1/99, 1729, ff. 1-4.
42. Informação de William Yerbury, HCA 1/56, 1732, ff. 50-51.
43. Pitcher v. Marinheiros, Almirantado de Massachusetts, 1731, f. 224.
44. Informação de Christopher Bell, HCA 1/56, 1731, ff. 42-43.
45. Informação de James Tindall, HCA 1/56, 1732, f. 63.
46. Informação de John Wilson, HCA 1/56, 1732, ff. 58-60.
47. "Procedimentos da Corte do Almirantado" (Filadélfia), HCA 1/99, 1731, ff. 7-9.
48. Tatum v. Wilson, HCA 24/137, 1732.

49. "Procedimentos da Corte do Almirantado" (África), HCA 1/99, 1734, f. 2.
50. Informação de James Robinson, HCA 1/56, 1734, ff. 87-89.
51. Governador Gooch ao Secretário de Estado, CO 5/1337, 1735, ff. 176-177.
52. Investigação de Richard Coyle, HCA 1/56, 1736, ff. 99-101.
53. Powell v. Hardwicke, HCA 24/139, 1738.
54. Informação de Richard Walker e William O'Mara, HCA 1/57, 1737, ff. 1, 8.
55. "Procedimentos de uma Corte do Almirantado" (África), HCA 1/99, 1737, f. 2.
56. Caso de Andrew Fletcher, HCA 24/176, 1743.
57. Informação de John Allen, HCA 1/57, 1743, ff. 82-83.
58. Informação de William Gillings, HCA 1/57, 1748, ff. 106-107.
59. Informação de Thomas Sanderson, HCA 1/58, 1749, ff. 2-4.
60. John Newton, "Diário Mantido a Bordo do *Duke of Argyle*", Departamento de Manuscritos, Museu Nacional Marítimo, f. 36.

Apêndice F
As Cortes do Almirantado e Seus Registros

A jurisdição do almirantado no século XVII na Inglaterra funcionava sob forte influência dos variados conflitos entre o rei e o Parlamento e entre as legislações civil e comum. As cortes de leis civis, incluindo as Altas Cortes do Almirantado, estavam fortemente identificadas com as prerrogativas do rei. Na esteira da Revolução Inglesa e da Revolução de 1688, os poderes das cortes de direito civil foram bastante cerceados e a Alta Corte do Almirantado foi despojada de boa parte de sua autoridade[1].

Ainda assim, a Alta Corte presidia um domínio comercial caracterizado por um pico de crescimento e uma complexidade cada vez maior. Depois do acordo revolucionário que se estabeleceu no final do século XVII, o rei e o Parlamento decidiram descentralizar a jurisdição do almirantado por meio da implantação de cortes do vice-almirantado na orla do Atlântico Norte inglês. As cortes ganharam poder para enfrentar quatro problemas cruciais para o império e para seu desenvolvimento econômico: a adjudicação de navios tomados por corsários americanos e ingleses; o julgamento de piratas (de forma que a Coroa ganhasse sua parte dos saques); a abertura de processos legais por violações às Leis de Comércio; e

1. Carl Ubbelohde, *The Vice-Admiralty Courts and the American Courts and the American Revolution*, Chapel Hill, N.C., 1960, p. 18; Charles M. Andrews, *The Colonial Period in American History*, New Haven, Conn., 1938, vol. IV, 225; *idem*, "Vice-Admiralty Courts in the Colonies", *Records of the Vice-Admiralty Court of Rhode Island*, ed. por Dorothy Towle, Washington, D.C., 1936, pp. 2, 3; Joseph Doty, *The British Admiralty Board as a Factor in Colonial Administration*, Filadélfia, 1930, p. 14.

a organização do mercado de trabalho marítimo, o que implicava o esforço de resolver disputas ente o capital e o trabalho[2]. A implantação das cortes do vice-almirantado foi fundamental para a consolidação e ampliação do poder imperial.

Embora certos assuntos do almirantado tenham sido julgados em cortes coloniais no início do século XVII, Londres permaneceu como o lócus da autoridade marítima até 1689. Mas, quando o teatro de guerra atravessou o Atlântico, mercadores e oficiais do governo pressionaram pelo estabelecimento de um mecanismo que permitisse a rápida e eficiente condenação dos navios tomados pelos corsários. As cortes do vice-almirantado estavam perfeitamente à altura dessa tarefa, e jurisdições foram destinadas a Massachusetts, Rhode Island/New Hampshire, Nova York, Connecticut/East Jersey, Pensilvânia/West Jersey, Virgínia, Carolina/Bahamas, Bermuda, Jamaica, Barbados e ilhas Leeward. As cortes emitiriam cartas de *marque*, ou licenças, aos corsários que quisessem perseguir e tomar o comércio dos inimigos da Coroa em tempos de guerra[3].

Nos anos 1690, a pirataria já havia começado a preocupar os planejadores do império, sobretudo porque os benefícios da acumulação por meio do roubo no mar haviam migrado da metrópole para as colônias. Mercadores coloniais, receptadores de mercadorias roubadas, revendedores em busca de moeda forte e pessoas comuns – todos negociavam com piratas. De fato, muitas das maiores fortunas de Nova York foram feitas em negociações com piratas em Madagascar. Os oficiais das colônias hesitavam em apreender piratas, e as cortes e os júris coloniais não se apressavam em condená-los. As cortes do vice-almirantado – cortes sem júris – buscaram minar a relutância e a cumplicidade dos colonos. Os oficiais reais Edward Randolph e Francis Nicholson compreenderam que um sistema judiciário do vice-almirantado independente poderia funcionar como o aparato legal para o julgamento e finalmente para a erradicação dos piratas[4].

2. Ubbelohde, *Vice-Admiralty Courts*, p. 12; Andrews, *Colonial Period*, vol. IV, p. 230; *idem*, "Vice-Admiralty Courts", pp. 24-78; Helen J. Crump, *Colonial Admiralty Jurisdiction in the Seventeenth Century*, Londres, 1931, pp. 27, 94; L. Kinvin Wroth, "The Massachusetts Vice-Admiralty", *Law and Authority in Colonial America*, ed. por George Athan Billias, Barre, Mass., 1965, p. 44; Michael Craton, "The Role of the Caribbean Vice-Admiralty Court in British Imperialism", *Caribbean Studies*, vol. II, 1971, p. 6.
3. Doty, *British Admiralty Board*, p. 29; Andrews, "Vice-Admiralty Courts", pp. 35-41.
4. Para ampliar a excelente discussão sobre a evolução da lei do Almirantado, ver a análise da relação flutuante entre a pirataria e o Estado inglês em Robert C. Ritchie, *Captain Kidd and the War against the Pirates*, Cambridge, Mass., 1986, pp. 140-154, 10-16, 138-143. Ver também Ian K. Steele, *Politics of Colonial Policy: The Board of Trade in Colonial Administration, 1696-1720*, Oxford, 1968, pp. 15, 50-58; Lawrence A. Harper, *The English Navigation Laws: A Seventeenth-Century Experiment in Social Engineering*, Nova York, 1939, p. 176; Andrews, *Colonial Period*, vol. IV, p. 226; Crump, *Admiralty Jurisdiction*, p. 1; Doty, *British Admiralty Board*, p. 70. Para exemplos sobre a leniência dos júris coloniais e as dificuldades que os oficiais tinham em assegurar condenações, ver "King's Letter to the Gov[erno]r of Virginia concerning Wrecks", CO 5/1357, 1687; Edward Vernon para Josiah Burchett, Edward Vernon Letterbook, BL, Add, Ms. 40812, 24 abr. 1720; Robert Quary para Francis Nicholson, CO 5/1310, 2 jun. 1699, ff. 58-60.

As cortes foram implantadas para limitar uma outra fonte importante de acumulação nas colônias: o contrabando. Os juízes do vice-almirantado estavam encarregados do cumprimento estrito das Leis de Navegação. Os produtos coloniais sempre estiveram no cerne do comércio ilícito, mas uma explosão desse tipo de tráfico nos anos 1680 fez os oficiais implantarem mais controles. Julgamentos sem júris prometiam ao rei justiça tanto contra os contrabandistas como contra os piratas, que prosperavam nos limites pouco policiados do império[5].

Os arquitetos do império marítimo também buscaram mediar as disputas muitas vezes violentas entre mercadores, capitães e marinheiros. De fato, uma das primeiras cortes para assuntos do almirantado no Novo Mundo foi proposta em 1615 para Terra Nova, "onde os tumultos entre pescadores eram muito comuns". Os conflitos estavam centrados em salários, provisões, disciplina, motim, resgate de naufrágios, deserção, alfândega e direitos. A rápida expansão do comércio marítimo no final do século XVII deu uma nova urgência a esses problemas, e o deslocamento do comércio para o Novo Mundo significou que as disputas não podiam ser facilmente remetidas de volta a Londres[6].

A implantação das cortes do vice almirantado, embora fosse, do ponto de vista formal, uma descentralização de jurisdição e uma transferência da administração da metrópole para as colônias, representou na verdade uma consolidação do poder metropolitano dentro do império. Essa transformação se refletia na reação fria e, em alguns casos, decididamente hostil de vários colonos ao novo sistema de cortes. Muitas elites presentes nas colônias proprietárias e corporativas do império viam o esquema do vice-almirantado como uma enorme infração aos direitos assegurados nas cartas de suas colônias. Onde os governantes ingleses viam organização, muitos colonos viam interferência. A resistência às cortes em Rhode Island, Pensilvânia, Connecticut e Carolina do Sul impediu o progresso

5. Ubbelohde, *Vice-Admiralty Courts*, p. 12; Andrews, "Vice-Admiralty Courts", pp. 11, 42-53.
6. Crump, *Admiralty Jurisdiction*, p. 27; Andrews, "Vice-Admiralty Courts", pp. 25-33. Sobre as disputas salariais, ver o capítulo 3 deste livro.

da consolidação do poder imperial até 1713 e depois. Mas, aos poucos, as cortes ganharam aceitação e poder na costa oeste do Atlântico. Embora frequentemente fossem uma fonte de tensão, funcionaram como uma base do poder imperial no século XVIII[7].

Os registros produzidos pelas cortes do almirantado – documentos de mais de 2200 casos entre 1700 e 1750 – foram utilizados como base para este estudo. A complexidade do comércio e a vastidão do domínio jurídico do almirantado acabaram resultando em uma frouxidão nas regras ligadas às evidências em casos marítimos. As cortes acumulavam resmas de provas, incluindo múltiplos testemunhos com diferentes perspectivas sobre qualquer assunto. As testemunhas – camareiros, marujos, capitães – ofereciam com frequência comentários perspicazes sobre a vida social, especialmente quando discutiam o surgimento e o agravamento de conflitos a bordo do navio. Eles descreviam com cuidado tanto a insubordinação quanto a punição, os polos gêmeos da economia da disciplina a bordo do navio. Em algumas ocasiões, relatavam, palavra por palavra, uma conversa inteira entre um capitão e um marinheiro em conflito, mostrando como um motim podia ter início a partir de umas poucas palavras propositadamente desrespeitosas. Os registros do almirantado também ofereciam uma visão detalhada de muitos outros aspectos da vida do marinheiro, como trabalho, comida, costumes, salários e deserção. Essas fontes contêm informações etnográficas e detalhes realmente indispensáveis para entender a vida social no mar.

Os registros do almirantado, no entanto, sofrem de problemas e inconsistências. Um resultado da flexibilidade nas regras sobre evidências era a lentidão e frequentemente – para o historiador – a incoerência no processo de tomada de decisões nas cortes do almirantado. A decisão final do juiz em muitos casos é desconhecida, pois as decisões podiam ser revertidas conforme novas evidências eram oferecidas. Além disso, em alguns casos, para os quais evidências volumosas sobrevivem, não há registro das decisões, pois as partes em conflito entraram em acordo fora da corte para evitar longas esperas. O historiador, em consequência, nem sempre tem a vantagem de saber como os juízes avaliavam as evidências que ouviam. Tal informação, mesmo quando disponível, evidentemente nem sempre reflete a verdade sobre o caso. Os juízes ofereciam muitos vereditos que apoiavam

7. Doty, *British Admiralty Board*, pp. 28, 31, 34; Steele, *Politics of Colonial Policy*, p. 48; Ubbelohde, *Vice-Admiralty Courts*, p. 12; Andrews, "Vice-Admiralty Courts", pp. 63, 66, 72, 76, 78.

os interesses dos mercadores e dos capitães, mesmo quando as provas e a lei estavam claramente a favor dos marujos.

É importante notar que os conflitos descritos nos registros das cortes não eram incidentes isolados. Esses conflitos aparecem em quase todos os documentos da época, fossem produzidos pelo Estado, pelos ricos ou pelos humildes. Tensões sociais se refletiam na correspondência dos mercadores e do governo, em panfletos, relatos de viagens, registros de bordo, diários e agendas, documentos de Estado, canções folclóricas, publicidades, jornais, livros contábeis e muitas outras fontes. Além disso, os registros das cortes costumam acrescentar detalhes e contextualizar os processos e eventos passíveis de serem verificados independentemente em outras fontes. Ademais, provavelmente nunca existiu uma época, tanto antes de 1700 como depois de 1750, em que os eventos descritos pelas cortes do almirantado fossem tão representativos daqueles que fugiam à alçada da corte. Afinal de contas, o sistema de cortes do almirantado foi parte de um esforço geral para racionalizar a rede de comércio imperial, e uma parte importante desse projeto era restringir o conflito social aos canais legais. Formas extrajudiciárias de protesto ainda eram populares entre os marinheiros, e os registros das cortes podem, consequentemente, subestimar a quantidade e a intensidade dos conflitos a bordo. Em todo caso, os esforços feitos pelas cortes do almirantado para mediar disputas entre o capital e a mão de obra resultaram, eles mesmos, em um inestimável registro da vida no mar. Quando utilizados em conjunto com uma ampla variedade de outras fontes, os anais do almirantado oferecem uma visão sem paralelos do duro e turbulento mundo do marinheiro de alto-mar.

Índice Remissivo

açúcar, 57, 64, 86, 144
  e as Índias Ocidentais, 71-72, 73
  e o comércio a granel, 34, 35, 87, 100, 303
acumulação primitiva, 31-32, 302
Adams, Samuel, 265
África, 21, 25, 101
  piratas na, 270, 284-286
  população nativa da, 143
  ver também tráfico negreiro ou tráfico de escravos
alfabetismo (dos marinheiros), 174, 178, 323-324
alimentos (dos marinheiros), 43, 107, 131, 132, 149, 226
  distribuição dos, 236-237, 260, 263
  natureza dos, 141-145, 158, 176, 177, 271
  reclamações dos marinheiros sobre os, 113, 115, 141-143, 166, 241, 245, 252
Alta Corte do Almirantado, 93, 107, 140, 152, 154, 174, 228
  ver também cortes do vice-almirantado
aritmética política, 30-31, 88
artilheiro, 87, 97, 99, 137, 244
assassinato (no mar), 210, 228-229, 233, 236, 237, 305
autoridade, 164, 221
  atitudes dos marinheiros com relação à, 110, 257-259, 261, 262, 263-265, 310-311
  do capitão mercante, 98, 119, 171, 175, 177, 214, 221-224, 226-240, 284, 306, 310-311
  e cultura, 171, 204, 212
  e disciplina, 223, 226-235
  e divisão do trabalho, 224-225
  e linguagem, 179, 180
  e salários, 184
  negociação da, 113, 119, 125, 170, 221, 240-255
  piratas e, 121, 274-280, 284, 288, 293, 299
  ver também capitão; disciplina

Bahamas, ilhas, 69-70, 122, 270, 280, 289
baía de Campeche, 73, 79, 154, 161, 289
Baltharpe, John, 128, 142, 190, 205, 207, 209
banditismo social, 282
Barlow, Edward, 28, 30, 31, 42, 46, 54, 63, 87-89, 95, 107, 125, 128, 141, 147, 149, 157-160, 162, 173, 175, 184, 189, 194, 200, 208, 212, 228, 253, 257
Benim, golfo do, 61
bens manufaturados, 50, 53, 59
Bishop, Matthew, 28, 110, 260, 263
Boston, 22, 25, 74, 79, 85, 151, 152, 162, 192
  descrição de, 75-78
  piratas em, 280, 289
  tumultos de marinheiros em, 261, 264-265
Braithwaite, Edward, 185, 211
Bristol, 22, 25, 55, 64, 65, 85, 93
  comércio de escravos de, 56, 57, 58
bucaneiros, 71, 143, 161, 256, 299

Bushman, Richard, 216
Butler, Jon, 191

Cádis, 50, 101, 238
Cais da Execução, 39
calafate, 100, 137, 234
capitalismo
como sistema, 19, 30-31
desenvolvimento do, 31-36, 87-88, 91-93, 129, 214-218, 301-303, 308-310
ver também trabalho assalariado; mercados de trabalho assalariado
capitão (na indústria naval), 305, 308, 310-311
e cultura marítima, 214-216, 257-259
e desvios, 145
e habilidades, 109, 254
e piratas, 280, 282-286, 293
e ritual, 203-204, 210, 211
e salários, 57, 136, 147
e salários dos marinheiros, 157-161, 165, 166
idade do, 28, 172
papel do, 63-64, 78, 98, 105, 221-224, 302
pirata, 274-276
ver também autoridade; disciplina; alfabetismo; assassinato; piratas
Caribe, *ver* Índias Ocidentais
Castelo da Costa do Cabo, 59-60
castigo, *ver* disciplina
Charleston, 25, 67-69, 78, 112, 113, 151, 261, 287, 288
Chesapeake, 25, 64, 65-67, 151
cirurgião, 100, 138, 248, 252
classe, 26, 32, 71, 192
conflito de, 170, 265
consciência de, 276, 304
disciplina, 107
e cultura, 171, 216-218, 307
e linguagem, 180, 183, 185
e ritual, 211, 213-214
formação, 185, 307, 310
guerra, 255
lutas de, 86
origens dos marinheiros, 171, 191
origens dos piratas, 274, 298
relações de, 226, 245, 246
ver também classe trabalhadora
classe trabalhadora, 45, 89, 91-92, 160, 219-220
atividade autônoma da, 167, 264, 265
desenvolvimento da, 302, 307
e discurso, 183-184
coletivismo
corporativo, 180, 214, 256
de classe, 123-125, 213, 256-257, 262, 304
comércio, 36, 44, 295
americano, 22, 34, 67, 75, 77, 79-80, 82-83
com a África, 56-58, 59-64, 244
com a Europa do Norte, 50
com as Índias Orientais, 53-55
com o Mediterrâneo, 50-52, 53
com o Novo Mundo, 64-67, 69, 71, 73
crescimento do, 22, 30, 35, 87-88, 223, 303
e companhias privilegiadas, 33-34
e guerra, 35-36, 46-49, 74, 94
e piratas, 270
inglês, 22, 33-36, 38, 50-55, 315-317
tonelagem no, 315-317
ver também África; Índias Orientais; Mediterrâneo, mar; mercadores; tráfico negreiro; açúcar; tabaco; guerra; Índias Ocidentais
comida, *ver* alimentos
comissário de bordo, 142, 248, 252, 259
Companhia das Índias Orientais, 44, 53-54, 100, 122, 136, 140, 146, 148, 186, 228, 232
Companhia Real Africana, 34, 44, 59, 63, 64, 244, 286
ver também tráfico negreiro
Conrad, Joseph, 179
Conselho de Comércio, 35, 149, 267, 290
Conselho de Comércio e Plantações, 273, 290
contrabando, 44, 49, 50, 55, 64, 73, 79, 85
contramestre, 97, 99, 137, 245
corso, 93, 143, 183, 187
e frota de navegação inglesa, 49
emprego da mão de obra marítima no, 46, 48, 111, 116, 218, 295,
inimigos, 55, 74, 108, 150, 160
motins no, 241, 245, 246, 272-273
organização do trabalho no, 97, 273, 274

oriundo dos portos americanos, 79, 80, 82-83
salários no, 133, 259, 277
ver também bucaneiros; Rogers, Woodes
cortes do vice-almirantado, 183, 226-228, 253
desenvolvimento das, 134, 331-334
e disputas contratuais, 155
e disputas salariais, 134-135, 333
propósitos das, 333-334
propostas das, 87, 134-136, 331-333
ver também Alta Corte do Almirantado
costumes marítimos 62, 132, 215, 235
e alimentos, 132, 141, 143
e rituais, 202
e salários, 141, 145, 146-147, 159, 165
Coxere, Edward, 93, 101, 108, 186, 187, 200
cozinheiro, 97, 99, 138
Cremer, John, 77, 129, 132, 140, 147, 150, 151, 152, 153, 156, 159, 162, 173, 175, 178, 187, 194, 198, 209, 246, 248, 252, 306

Dampier, William, 55, 150, 196, 210
Davis, Howell, 284-286, 288
Davis, Ralph, 30, 106, 145, 255, 295
Defoe, Daniel, 38, 43, 44, 64, 143, 163, 169, 190-191, 260
desapropriação, 31-32, 88, 94, 178, 218
deserção, 129, 165, 166, 173, 304-305, 307
condições que estimulavam a, 116-118, 140, 151
entre piratas, 274
esforços para prevenir a, 47, 114, 156
na Marinha Real, 272
oportunidades dos marinheiros para a, 53, 63, 69, 74, 118-119, 151
razões dos marinheiros para a, 115, 119-120, 304-305, 307
ver também mobilidade
desvios, 144, 145, 159, 165, 166, 305
disciplina, 169, 170, 175, 216, 220, 255-256
características da, 221-223, 226-229, 246, 271
durante tempos de guerra, 46, 295
e a lei, 78, 136, 223
e produtividade, 107, 126
entre piratas, 273, 275, 278-279
incidentes de, 229-240
na Marinha Real, 231, 272
relaxamento da, 203, 208
resistência à, 249-252, 260
ver também autoridade
doença, 16, 46, 53, 96, 115, 175, 271, 304, 306

escravos
e motim, 63
e o trabalho nas docas, 43, 75, 80, 81, 127
nas ilhas do Caribe, 71, 73
ver também tráfico negreiro (comércio escravo)
Escritório do Almirantado, 43-44
Espanha
comércio com a, 94
guerra entre Grã-Bretanha e, 45, 46, 74-76
marinheiros da, 94
pirataria inglesa contra a, 71
Estatutos de Trani (1063), 223

Fielding, Henry, 119
Fielding, *sir* John, 26, 39
Filadélfia, 22, 25, 74-75, 82-85, 151, 261
Firth, C. H., 204
Foner, Eric, 220
Fontaine, John, 16, 196
França
comércio com a, 50, 82, 162
e a competição com a Grã-Bretanha pela supremacia comercial, 36, 48
guerra entre a Grã-Bretanha e a 45, 48, 74, 78, 81, 83, 139, 162
marinheiros da, 94, 172

Genovese, Eugene D., 20
Glasgow, 22, 25, 55, 64-65, 85
Glassie, Henry, 217
Gosse, Philip, 277
Gravesend, 45, 132, 140, 141
Grã-Bretanha
desenvolvimento econômico da, 31-35, 94-95, 220, 302-303, 305, 307, 308,
e guerra, 46, 48, 49, 139

mudança cultural na, 216, 217, 307
poder de Estado da, 42, 45-46, 88, 296
greve, 111, 114, 124, 219
guerra
condições de trabalho dos marinheiros durante a, 46-48, 93, 97, 111, 116-117, 215, 228, 295, 305
e a Marinha Real, 45, 220
e comércio, 35-36, 46-49, 74, 94
e motim, 240-241
e piratas, 285
e salários, 136-139, 150, 166
ver também França; Holanda; recrutamento forçado; Marinha Real; Espanha
Guerra da Liga de Augsburg (Guerra do Rei William), 46
Guerra da Orelha de Jenkins, 46, 76
Guerra da Sucessão Espanhola (Guerra da Rainha Anne), 46, 49, 93, 132, 150, 295
Gutman, Herbert G., 20

Hill, Christopher, 122, 163, 189, 191, 307, 310
Holanda
comércio com a, 50, 79, 146
e a competição com a Grã-Bretanha pela supremacia comercial, 34-36, 53, 58, 59
guerra entre a Grã-Bretanha e a, 35-36, 45, 46
piratas da, 289

idade (dos marinheiros), 28, 162, 172-174, 313-314
igualitarismo (entre marinheiros), 259, 260-261, 274
imediato, 97
papel do, 98, 102, 105, 224, 230, 257
salários do, 137
Índias Ocidentais (Britânicas)
comércio nas, 38, 58, 67, 76, 79, 82, 93, 100, 153
desenvolvimento econômico das, 71, 303
marinheiros das, 95, 172
pirataria nas, 69-71, 149, 270, 273
população das, 95, 161
ver também Jamaica; contrabando; açúcar; comércio
Índias Orientais, 21, 25, 53, 54, 143
indústria naval, 86-87
concentração do capital na, 92
socialização do trabalho na, 127, 302-305
ver também mercadores; comércio, guerra
Inglaterra, *ver* Grã-Bretanha
irreligiosidade (dos marinheiros), 164, 183, 189-195, 200, 204, 217

Jamaica, 63, 71-73, 74, 93, 118, 148-149, 151, 154
Johnson, Samuel, 271
Jolly Roger, 268, 288, 292-293, 294

Kabes, Johnny, 59
Kealey, Gregory S., 20

Leis de Oleron (1194), 145
Lei de Prevenção de Fraudes e Regulação de Abusos no Comércio de Plantação (1696), 43
ver também contrabando
Lei para a Melhor Regulação e Governo do Serviço Mercante (1729), 117, 136, 152, 155-156, 165, 224
Leis da Navegação, 35, 94
Lemisch, Jesse, 18, 20, 48, 181, 235, 262, 263, 265, 311
Linebaugh, Peter, 43, 107
linguagem (dos marinheiros), 67, 224-225
de contrato *versus* costume, 165
e cultura, 178-185, 214, 216, 218
entre piratas, 292
natureza da, 26, 178-185
Liverpool, 22, 25, 55, 57-58, 64, 65, 85, 261
Londres, 22, 25
como centro do império, 38, 71, 85
descrição de, 38-40, 42-45
e comércio, 38, 50, 52, 54-56, 58
marinheiros de, 38, 42, 44, 45, 46, 219, 261

Madagascar, 270, 289
manufatura, 30, 33, 65, 92, 127, 129, 165
Mar Mediterrâneo, 21, 25, 50-52, 100, 101, 140, 197, 223, 241
Marinha Real, 183, 187, 218, 254
administração da, 45-46
condições de trabalho na, 46-47, 97, 141, 259, 276, 278

desmobilização da, 111, 149, 295
e o poder do Estado, 44-45, 46, 88
e pirataria, 148-149, 269, 270
e piratas, 271-272
mobilização da, 46, 115-116, 220, 296
origens dos homens na, 32
ver também recrutamento forçado
Marx, Karl, 30, 92, 127, 164, 215, 220, 223, 226
Maryland, 57, 64, 65, 115, 236
ver também Chesapeake
Mather, Cotton, 190, 192, 306-307
McFee, William, 226
Medick, Hans, 217
Melville, Herman, 18
mercado de trabalho, *ver* mercado de trabalho assalariado
mercadores
de Londres, 50-52, 53-55
do Novo Mundo, 76, 77, 79-80, 82-83
e a guerra, 21n23, 48-49
e a lei do almirantado, 135-136, 155-156, 159-160
e a organização do trabalho marítimo, 125-127
e as disputas salariais, 165-167
e capitalismo, 49, 88-89, 91, 114, 119, 127, 216, 303, 304
e desenvolvimento econômico, 33, 34-36, 45, 73
e o financiamento do comércio, 86-87
e o império, 38, 89
e riqueza, 56, 57, 58, 86
ver também capitalismo; Companhia Real Africana; Indústria Naval, comércio escravo; contrabando; comércio, guerra
mercados de trabalho assalariado, 45, 66, 74, 91, 118-119, 151, 155
mestre, *ver* capitão
mobilidade, 21, 172
como resistência, 115-120, 129
e cultura, 162, 175, 213, 215, 261, 305, 307
e pirataria, 122
e solidariedade, 125
esforços para controlar a, 115, 153
ver também deserção
Morgan, Henry, 71
Morison, Samuel Eliot, 18, 310
morte (no mar) 16, 17, 54, 170, 201
do capitão, 98
e cultura, 209-213, 260, 263, 306
e espíritos, 199
e trabalho, 108, 163
em batalha, 74
na Marinha Real, 252
no comércio de escravos, 57, 67
ver também mortalidade, assassinato
Morris, Richard B., 114, 134, 145, 155, 280, 231, 236
mortalidade (dos marinheiros), 106, 306
no comércio das Índias Ocidentais, 74, 118
no tráfico negreiro, 57, 61-62, 63, 100
ver também morte; Jolly Roger
motim, 54, 173, 182, 256, 305
e legislação, 114
e pirataria, 69, 237, 241, 243-244, 245-246, 273
incidentes de, 62-63, 112, 123, 182, 237, 242-247, 325-327
natureza do, 120, 182, 225, 240-242
ver também autoridade; disciplina; Round Robin; escravos e motins

Nash, Gary B., 19-20, 49, 86, 120, 162
Newport, 79, 85, 261
Nova York, 22, 25, 74, 75, 79-81, 85, 151, 261

Parry, J. H., 46, 54, 147
Pepys, Samuel, 45
Petty, *sir* William, 30-31, 87-89, 301
piratas, 161, 172, 182, 208, 305
argelinos, 52
atitudes dos, 259, 260, 280, 281-294, 299-300, 304
bases dos, 270, 288
características sociais dos, 273-274, 298
costumes dos, 276, 291, 294
declínio dos, 294-298
e autoridade 274-277, 280-282, 286-288, 293
e disciplina, 278-279

e irreligiosidade, 192-193
e motins, 62, 241, 242-244, 245, 273
e pilhagem, 164, 277-278
enforcamento de, 39-40, 69-70, 296
idades dos, 273
nas Índias Ocidentais, 69-71, 74, 148-149
números de, 249
organização social dos, 121, 122, 274-280
origens sociais dos, 271-273, 298
recrutamento de, 273
sistema de partilha dos, 133,-134, 277-278
ver também banditismo; Jolly Roger
Port Royal, Jamaica, 22, 72-73, 74, 85, 148, 151
processo de trabalho
e solidariedade, 121-125
esforços dos marinheiros para o controle do, 110-115
natureza do, 97, 103-106, 107-110, 126, 127-128, 225
provisões, *ver* alimentos

quartel-mestre
entre piratas, 273, 276, 277, 284, 299
na indústria naval 97, 99, 138

recrutador forçado (*crimp*) 30, 39, 56, 95, 237
recrutamento forçado, 19, 48, 205
e o mercado de trabalho marítimo, 45, 302
e o tumulto de Knowles, 264-265
gangues, 27, 28, 39, 46, 72, 148, 251
resistência ao, 46-48, 54, 72, 74, 115, 151, 251, 262-263, 264-265
riscos do, 46, 115, 138, 160, 271
ver também Marinha Real
religião (dos marinheiros), 169, 185-195, 198, 200, 201, 217
ver também irreligiosidade
Revolução Industrial, 22, 220
ritual (dos marinheiros), 182, 196, 202-213, 214
Roberts, Bartholomew, 163, 277, 283, 290, 291
Rogers, Francis, 16, 72, 199, 202, 211
Rogers, Woodes, 69, 122, 183, 187, 207, 232, 246, 270, 273
Rotherhithe, 26, 39
Round Robin, 242, 247-248, 304
Runyan, Timothy J., 145

salários (dos marinheiros)
e as cortes do vice-almirantado, 134-135
e contrato, 132-133, 153-157, 174, 222, 224
e costume, 141-142, 145
e cultura, 184
e o sistema de adiantamento, 140-141
e recrutamento forçado, 160
formas de, 133-134, 146-148, 151-153
nas docas, por mercadores, 158-160
no comércio com as Índias Ocidentais, 118-119
no comércio com as Índias Orientais, 53-54
por faixas, 136-139, 319-321
ver também desvios
Schaeffer, Robert K., 126
Serra Leoa, 270, 284, 286, 288, 291
servos contratados, 42, 64, 82, 95, 127, 304
Slush, Barnaby, 129, 131, 151, 207, 260, 261, 299-300, 301
Smollett, Tobias, 23, 169, 170, 184
Snelgrave, capitão William, 59, 284-286
Spotswood, governador Alexander, 149, 267, 282, 288, 289, 290
Stevenson, John, 220

tabaco, 71, 85-86, 144
e Chesapeake, 64-67
e o comércio a granel 34, 35, 86, 100, 303
Tâmisa (rio), 38, 42, 44, 45, 131, 141
tanoeiro, 100, 137
Teach, Edward (Barbanegra), 267, 282, 286, 290
Thomas, Keith, 201
Thompson, E. O.., 215, 229, 298
trabalho
coletivo, 125, 126-127, 302-305
e conhecimento, 101-102, 109-110
e cultura, 26-27, 170, 171-172, 174-175, 177, 213-216, 243
e divisão do trabalho, 97-101
e irreligiosidade, 190-191
e linguagem, 178-180
e produtividade, 88, 125-126

natureza do, 97, 102-108, 127-129
paralisação, 111, 113, 120, 155, 304
ver também autoridade; coletivismo; deserção; disciplina; processo de trabalho; trabalho assalariado; mercados de trabalho assalariado; salários
trabalho assalariado, 36, 88, 131, 174, 221, 256
abolição do, 121, 122, 161, 277
desenvolvimento do, 31, 32, 91-92, 94, 128, 164-166, 214-215, 302-303, 306-308
na Inglaterra e na América, 308-310
piratas e o, 121, 277, 299
ver também trabalho; classe trabalhadora
tráfico negreiro, 33-34, 85, 87, 100, 137
condições de trabalho dos marinheiros no, 59-64, 146
de Bristol, 56-57
de Liverpool, 57-58
dos portos do Novo Mundo, 67, 79, 81
na África, 59-64, 244
ver também África; Companhia Real Africana; escravos
tumultos de Knowles, 264-265

Uring, capitão Nathaniel, 52, 69, 74, 101, 143, 151, 239, 242, 243, 247

Vernon, almirante Edward, 121-122, 148, 149
vestimenta (do marinheiro), 26
vice-almirantado, juízes do, 69, 78, 80, 82, 253, 287
Virgínia, 152, 295
comércio de tabaco da, 57, 64-66
descrição da, 65-66
piratas e a, 267, 287, 290
tráfico negreiro para a, 234
ver também Chesapeake; tabaco

Wapping, 26, 39, 206
Ward, Ned, 26, 72, 77, 110, 171, 181, 186, 187, 195, 263, 264, 301, 306
Weeden, William, 21
Whitefield, reverendo George, 77, 169, 183, 187
Wycherly, William, 169